रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGd. NO. d. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORdINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHEd BY AUTHORITY

सं. 78] नई दिल्ली, मंगलवार, मार्च 4, 2014/फाल्गुन 13, 1935
No. 78] NEW DELHI, TUESDAY, MARCH 4, 2014/PHALGUNA 13, 1935

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 3 मार्च, 2014

सं0 टीएएमपी/10/2014–पीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 एवं 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क का निर्धारण करने के लिए संशोधित दिशा–निर्देशों, 2013 के अंतर्गत पारादीप पत्तन न्यास में बहु–प्रयोजनीय बर्थ के विकास के लिए संदर्भगत प्रशुल्क के निर्धारण के लिए पारादीप पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का एतद्द्वारा निपटान करता है, जो दिनांक 30 सितम्बर, 2013 की अधिसूचना सं. टीएएमपी/18/2013–विविध के अंतर्गत राजपत्र सं. 254 के तहत अधिसूचित की गई थी, जैसा कि इसके साथ संलग्न आदेश में दिया गया है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
संख्या टीएएमपी/10/2014–पीपीटी

पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) ———आवेदक

आदेश
(फरवरी, 2014 के 19वें दिन पास किया गया)

यह मामला, कंटेनरों के संचालन एंव कार्गो की साफ–सफाई के लिए पीपीटी में बहु–प्रयोजनीय बर्थ के विकास के लिए संदर्भगत प्रशुल्क के निर्धारण के लिए पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. जहाज मंत्रालय (एमओएस) ने दिनांक 31 जुलाई, 2013 के अपने पत्र संख्या पी आर 14019/16/2012–पीजी के अंतर्गत महापत्तन प्रशुल्क अधिनियम, 1963 की धारा 111 के तहत महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क का निर्धारण करने के लिए दिशा–निर्देश, 2013 दिनांक 31 जुलाई, 2013 को जारी किए थे। एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा के 111 के अंतर्गत (एमओएस) द्वारा जारी किए गए नीतिगत दिशा–निर्देशोंके अनुपालन में उकत दिशा–निर्देश, भारत के राजपत्र में अधिसूचना

संख्या टीएएमपी/18/2013–विविध के अंतर्गत राजपत्र संख्या 214 के तहत 8 अगस्त, 2013 को अधिसूचित किए गए थे। उकत दिशा–निर्देश 31 जुलाई, 2013 से प्रभावी हो गए थे।

3. पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) द्वारा अपने दिनांक 14 अगस्त, 2013 के पत्र में दिए गए प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण ने दिनांक 30 अगस्त, 2013 का आदेश संख्या टीएएमपी/38/2013–पीपीटी पारित किया था, जिसमें इस प्राधिकरण द्वारा उनके दिनांक 19 जनवरी, 2010 के आदेश के तहत तथा उसके बाद दिनांक 31 मार्च, 2010 के पुनरीक्षण आदेश द्वारा प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पीपीटी की अपनी अपफ्रंट प्रशुल्क दरों को अपनाते हुए पीपीटी में कंटेनरों सहित साफ–सुथरे कार्गो के संचालन के लिए बहु–प्रयोजनीय बर्थ के लिए अनुकमाणिका में दिए गए संदर्भगत प्रशुल्क को निर्धारित किया गया था। उकत आदेश दिनांक 20 सितम्बर, 2013 को भारत के राजपत्र में राजपत्र सं. 246 के अंतर्गत अधिसूचित किया गया था।

4. उसके बाद एमओएस ने महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अंतर्गत महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क का निर्धारण करने के लिए संशोधित दिशा–निर्देशजारी किए तथा उन्हें 9 सितम्बर, 2013 से प्रभावी बनाया। उकत संशोधित दिशा–निर्देश भारत के राजपत्र में राजपत्र सं. 254 के अंतर्गत दिनांक 30 सितम्बर, 2013 को अधिसूचित किए गए।

5.1 इस पृष्ठभूमि के मद्दे नजर में पीपीटी ने दिनांक 20 जनवरी, 2014 के अपने पत्र द्वारा महापत्तनों में पत्तन परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए संशोधित दिशा–निर्देशों 2013 के तहत पीपीटी में बहु–प्रयोजनीय बर्थ के विकास के लिए संदर्भगत प्रशुल्क में संशोधन करने के लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। उकत प्रस्ताव में संशोधन करने के लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। उकत प्रस्ताव में पीपीटी ने इस आधार पर कि बहु–प्रयोजनीय बर्थ के लिए अनुमोदित संदर्भगत प्रशुल्क कम है तथा बोली लगाने वालों ने यह उल्लेख करते हुए अभ्यावेदन दिया है कि परियोजना अधिसूचित संदर्भत प्रशुल्क पर भरोसे लायक नहीं हो सकती तथा उन्होंने, कंटेनर से संबंधित संचालनों के लिए विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (पीपीटी) के लिए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क, अन्य ब्रेक बहुल कार्गो एवं कुछ अन्य सेवाओं के लिए बहु–प्रयोजनीय बर्थ के लिए प्रस्ताव दिया था, पीपीटी ने अगस्त, 2013 में अनुमोदित अनुकमणिका में दिए गए संदर्भगत प्रशुल्क को बनाए रखने का प्रस्ताव दिया था।

5.2 कयोंकि 2013 के दिशा–निर्देशों में यह अपेक्षा की गई है कि पत्तन अपने पत्तन में अथवा किसी अन्य महापत्तन में यथा उपलब्ध अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाए तथा दिशा–निर्देश यह प्रावधान नहीं देता है कि विभिन्न वस्तुओं के लिए विभिन्न महापत्तनों से अपफ्रंट प्रशुल्क को लिया जाए एवं चुना जाए, अतः पीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया प्रस्ताव 2013 के संशोधित दिशा–निर्देशों में निर्धारित दृष्टिकोण के अनुरूप नहीं था। उकत स्थिति को देखते हुए, पीपीटी का प्रस्ताव हमारे दिनांक 24 जनवरी, 2014 के पत्र के तहत लौटा दिया गया था तथा पीपीटी को कहा गया था कि हम पीपीटी के प्रस्ताव को वर्तमान रूप में आगे की कार्रवाई के लिए हाथ में नहीं ले सकेंगे। पीपीटी से यह भी अनुरोध किया गया था कि वह अपने प्रस्ताव पर, 2013 के संशोधित दिशा–निर्देशोंके खंड 2.4 में निहित अनुबंधों के आधार पर, यदि वह ऐसा चाहता है, पुनर्विचार करे।

6.1 इस संबंध में पीपीटी ने अपने दिनांक 31 जनवरी, 2014 के पत्र के अंतर्गत जवाब भेजा था। पीपीटी के जवाब से यह देखा गया कि कंटेनर के संचालन के लिए पीपीटी में उपलब्ध संदर्भगत प्रशुल्क तथा साफ–सुथरे बहु–प्रयोजनीय कार्गो के संचालन के लिए केपीटी में बहु–प्रयोजनीय कार्गो बर्थ के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाने के अपने पूर्व प्रस्ताव के बजाए पीपीटी ने 31 जनवरी, 2014 के अपने प्रस्ताव में एक ही पत्तन अर्थात् केपीटी की दो विभिन्न परियोजनाओं के संदर्भगत प्रशुल्क को अपनाने का प्रस्ताव दिया था। दूसरे शब्दों में कहें तो बहु–प्रयोजनीय कार्गो की साफ–सफाई के संचालन के लिए पीपीटी ने केपीटी की बहु–प्रयोजनीय बर्थ के अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाने (केस सं. टीएएमपी/35/2008–केपीटी, 7 फरवरी, 2013 को अधिसूचित) तथा कंटेनरों के संचालन के लिए पीपीटी ने केपीटी के कंटेनर टर्मिनल के संदर्भत प्रशुल्क को अपनाने (केस सं. टीएएमपी/43/2013–केपीटी, 21 अकटूबर, 2013 को अधिसूचित) का प्रस्ताव दिया था।

6.2 पीपीटी ने उकत पत्र द्वारा यह भी उल्लेख किया था कि संशोधित दिशा–निर्देशों में इस बात का उल्लेख नहीं है कि केवल सबसे नजदीकी पत्तन के प्रशुल्क पर विचार किया जाए तथा निर्देश यह अनुमति देता है कि किसी अन्य पत्तन के संदर्भगत प्रशुल्कों को अपनाया जाए तथा इस सुविधा के लिए प्रस्तावित उपकरण की समानता की आवश्यकता के संबंध में कोई प्रावधान नहीं है, जब तक कि टर्मिनल में वही वस्तुएँ संचालित की जाती हैं, जिनके संदर्भगत प्रशुल्क अपनाए जाने का प्रस्ताव है।

7.1 पीपीटी के दिनांक 31 जनवरी, 2014 के प्रस्ताव की समीक्षा की गई तथा यह पाया गया कि इस प्रस्ताव से महत्वपूर्ण मसले उठे हैं। तदनुसार, पीपीटी से हमारे दिनांक 5 फरवरी, 2014 के पत्र द्वारा यह अनुरोध किया गया कि हमारे द्वारा उठाए गए मुद्दों का बारीकी से शीघ्र ही जवाब प्रस्तुत किया जाए ताकि हम आगे की कार्रवाई कर सकें। पीपीटी से यह भी अनुरोध किया गया कि 2013 के संशोधित दिशा–निर्देशों (2008 के दिशा–निर्देशों के सिद्धांतों के आधार पर) के खंड 2.4 में निहित अनुबंधों पर आधारित अपना प्रस्ताव, यदि वह ऐसा चाहता हो, अध्ययन करने के लिए प्रस्तुत करे।

7.2 पीपीटी ने अपने दिनांक 7 फरवरी, 2014 के पत्र द्वारा जवाब भेजा है। हमारे द्वारा दिनांक 5 फरवरी, 2014 के पत्र में उठाए गए मुद्दे तथा पीपीटी के दिनांक 7 फरवरी, 2014 के पत्र के तहत उन पर दिए गए जवाबों को संक्षेप में नीचे तालिकाबद्ध रूप में दिया गया है:

क्र. सं.	हमारे द्वारा उठाए गए मुद्दे	पीपीटी के जवाब
(i)	पीपीटी ने यह स्पष्ट नहीं किया है कि उसी पत्तन अर्थात् केपीटी की दो विभिन्न परियोजनाओं की दरें अपनाने का उनका प्रस्ताव कैसे 2013 के संशोधित दिशा–निर्देशों में निहित अनुबंधों के अनुसार सही एवं उचित बैठता है।	पारादीप पत्तन न्यास ने टीएएमपी के दिनांक 28.04.2010 को अधिसूचित किए गए प्रशुल्कों के आधार पर विषयगत परियोजना के लिए बोली की प्रकिया शुरू की थी, जिसे दिनांक 20.09.2013 की अधिसूचना सं. टीएएमपी/38/2013 पीपीटी के तहत कमबद्ध रूप में रखा गया था। बोली से पूर्व बैठक के दौरान, सूचीबद्ध किए आवेदकों ने अन्य महापत्तनों की तुलना में अपेक्षाकृत कम विशिष्ट के बारे में चिन्ता व्यकत की थी, जिसमें परियोजना के भरोसे–लायक होने पर प्रभाव पड़ने की बात कही थी। इसके अलावा, पीपीटी परियोजना के लिए कोई बोली प्राप्त करने में सफल नहीं रही। इस बात को ध्यान में रखते हुए, पत्तन ने पीपीटी में लागू प्रशुल्क की तुलना में अन्य महापत्तनों में उन्हीं वस्तुओं के प्रशुल्क की तुलना की तथा इस निष्कर्ष पर पहुँचा कि परियोजना के लिए अधिसूचित प्रशुल्क अपेक्षाकृत कम हैं। प्रशुल्क के दिशा–निर्देशों के अनुसार, यदि संबंधित महापत्तन न्यास में किसी विशिष्ट वस्तु के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क, प्रस्तावित विकसित की जाने वाली परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करता है तो संबंधित महापत्तन न्यास, टीएएमपी को किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 के प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अंतर्गत निर्धारित किसी अन्य प्रशुल्क को प्रस्तावित कर सकता है, जो कि उस वस्तु का पर्याप्त ढंग से प्रतिनिधित्व करता हो तथा उसके लिए विस्तृत एवं पर्याप्त औचित्य दिया गया हो। इसलिए पीपीटी ने एक पत्तन न्यास अर्थात् कांडला परियोजना पत्तन न्यास के अंतर्गत दो अत्यधिक समान परियोजनाओं के संदर्भगत प्रशुल्क पर विचार करने का प्रस्ताव दिया है। जहाँ तक टीएएमपी की टिप्पणियों का संबंध है कि दरें दो विभिन्न परियोजनाओं की अपनाई गई हैं, हालांकि समान पत्तन अर्थात् केपीटी की हैं, इस संबंध में यह निवेदन किया जाता है कि पीपीटी के मामले में भी, हालांकि यह एक परियोजना है, टीएएमपी द्वारा परियोजना का दो घटकों में विभाजन करके प्रस्ताव पर पहले विचार किया गया था–अर्थात् कंटेनरकृत बर्थ एवं (ii) दूसरा साफ कार्गो घटक बर्थ तथा इन घटकों के प्रत्येक घटक के लिए अलग से विशिष्ट बर्थ हिस्सा एवं उपकरणों की अनुसूची आबंटित की गई थी। इस प्रकार से, बहु–प्रयोजनीय बर्थ की केपीटी की दरें (केससं. टीएएमपी/35/2008–केपीटी, दिनांक 7 फरवरी, 2013 को अधिसूचित) एवं कंटेनर बर्थ (केस सं. टीएएमपी/43/2013–केपीटी, दिनांक 21 अकतूबर, 2013 को अधिसूचित) हमारी परियोजना के लिए प्रस्तावित की गई हैं तथा केपीटी के अनुरूप कार्य–निष्पादन के मानक भी प्रस्तावित किए गए हैं।
(ii)	पीपीटी ने विस्तृत एवं पर्याप्त औचित्य प्रस्तुत नहीं किया है, जिससे यह पता चल सके कि केपीटी में दो विभिन्न परियोजनाओं की दरें 2013 को संशोधित दिशा–निर्देशों के खंड 2.2 में निहित अनुबंधों के अनुसार, पीपीटी की प्रस्तावित सुविधा के लिए प्रतिनिधि विशिष्टहोंगे।	
(iii)	पीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में परिकल्पित कुछ प्रमुख पैरामीटरों/सुविधाओं के मूल्यों की तुलना, केपीटी की दो विभिन्न परियोजनाओं से संबंधित पैरामीटरों की तुलना नीचे तालिका में दी गई है:–	तलिकाओं में टीएएमपी द्वारा संकेत किए गए विभिन्न पैरामीटरों पर निम्नलिखित स्पष्टीकरण दिया जाता है:– (क) वर्तमान प्रस्ताव के लिए पीपीटी में कंटेनर के

<table>
<tr>
<td></td>
<td>
(क) कंटेनर के लिए
<table>
<tr><th>पैरामीटर</th><th>केपीटी के आदेश सं. टीएएमपी/43/2013–केपीटी दि. 04.10.2013 में अनुमोदित</th><th>पीपीटी में परिकल्पित</th></tr>
<tr><td>सुविधा की किस्म</td><td>समर्पित कंटेनर टर्मिनल</td><td>अन्य बहु–प्रयोजनीय कार्गो के साथ संचालित किए जाने वाले कंटेनर</td></tr>
<tr><td>प्रमुख संचालन उपकरण</td><td>रेल माउंटिड कवे केन (आरएमकयूसीएस)</td><td>100 टन क्षमता की हार्बर चल केन (एचएमसीएस)</td></tr>
<tr><td>उत्पादकता</td><td>25 मूव प्रति घंटा</td><td>16 मूव प्रति घंटा</td></tr>
</table>
(ख) बहु– प्रयोजनीय कार्गो
<table>
<tr><th>पैरामीटर</th><th>केपीटी के आदेश सं. टीएएमपी/35/2008–केपीटी दिनांक 14.10.2008 में अनुमोदित</th><th>पीपीटी में परिकल्पित</th></tr>
<tr><td>सुविधा की किस्म</td><td>1.5 एमएमटीपीए</td><td>2.77 एमएमटीपीए</td></tr>
<tr><td>प्रमुख संचालन उपकरण</td><td>25 टन क्षमता की केन की 2 संख्या तथा 50 टन क्षमता की 1 संख्या</td><td>100 टन क्षमता की हार्बर चल केन (एचएमसीएस)</td></tr>
<tr><td>उत्पादकता</td><td>10000 टन प्रति दिन</td><td>12500 टन प्रति दिन</td></tr>
</table>
उकत से यह देखा जा सकता है कि केपीटी में दो विभिन्न परियोजनाओं में पैरामीटरों के मूल्य, पीपीटी में परिकल्पित परियोजना से काफी अधिक भिन्न हैं। पीपीटी ने कारण नहीं बताए है कि पैरामीटरों के मूल्यों में इतना अधिक परिवर्तन होने के बावजूद भी पीपीटी में परिकल्पित परियोजना के लिए केपीटी के प्रशुल्क, दो विभिन्न आदेशों से केपीटी के प्रशुल्क दो विभिन्न आदेशों से केपीटी की दरों को अपनाने के लिए काफी हद तक प्रतिनिधित्व करते हैं।
</td>
<td>संचालन के लिए तथा साफ कार्गो के संचालन के लिए अपनाया गया कार्य–निष्पादन मानक वही है, जैसा कि केपीटी के लिए आदेश सं. टीएएमपी/43/2013 केपीटी दिनांक 4.10.2008 में अधिसूचित किया गया है। वर्तमान प्रस्ताव में हार्बर चल केन की उत्पादकता भी 50 मूव प्रति घंटा के रूप में ली गई है। इस संदर्भ में वर्तमान प्रस्ताव की प्रशुल्क अनुसूची एवं कार्य–निष्पादन के मानक को कृपया संदर्भ के रूप में देखा जाए।

(ख) टीएएमपी के दिशा–निर्देश केवल अन्य पत्तनों के संदर्भत प्रशुल्क को अपनाने को निर्धारित नहीं करते, भले ही परियोजनाओं की क्षमता समान हों। वास्तव में, कलकत्ता पत्तन न्यास ने वैजाग कंटेनर टर्मिनल के संदर्भगत प्रशुल्क को अपनाया है, चेन्नै पत्तन न्यास ने जेएनपीटी के चौथे कंटेनर टर्मिनल के संदर्भगत प्रशुल्क को अपनाया है तथा इसी प्रकार से कांडला पत्तन न्यास ने जेएनपीटी के चौथे कंटेनर टर्मिनल के संदर्भगत प्रशुल्क को अपनाया है, यद्यपि प्रत्येक टर्मिनल की क्षमता एक समान नहीं हैं।
(ग) क्षमता एवं उपकरणों की बनावट की दृष्टि से विभिन्न पत्तनों में दो परियोजनाएँ एक समान नहीं है। अतः जब तक कार्य–निष्पादन मानकों को बनाए रखा जाता है, तब तक संबंधित पत्तन के लिए यह औचित्यपूर्ण है कि वह, उसी वस्तु के लिए किसी अन्य प्रमुख पत्तन न्यास में 2008 के दिशा–निर्देशों के अंतर्गत निश्चित किए गए किसी अन्य प्रशुल्क को संदर्भगत प्रशुल्क के रूप में अपनाने के लिए टीएएमपी को प्रस्ताव दे।</td>
</tr>
<tr>
<td>(iv)</td>
<td>इसके अलावा, पीपीटी ने अपने दिनांक 31 जनवरी, 2014 के संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित कार्य–निष्पादन मानक प्रस्तुत नहीं किए हैं, जिन्हें कृपया भेजा जाए क्योंकि उन्हें प्राधिकरण द्वारा संदर्भत प्रशुल्क के साथ अधिसूचित किया जाना है। ऐसा करते समय पीपीटी इस बात को सुनिश्चित करे कि प्रस्तावित कार्य–निष्पादन मानक, पीपीटी द्वारा अपनाए गए प्रशुल्क आदेशों के लिए अधिसूचित किए गए कार्य–निष्पादन मानक के अनुरूप हों।</td>
<td>उकत विषयक परियोजना के लिए प्रस्तावित संपूर्ण प्रशुल्क अनुसूची, कार्य–निष्पादन मानकों के साथ प्रस्तुत की गई है।</td>
</tr>
</table>

8.1 पीपीटी ने अपने दिनांक 18 फरवरी, 2014 के ई–मेल द्वारा निम्नलिखित मुख्य बातें रखी हैं:

(i) पीपीटी ने पीपीटी में एल्युमीनियम गुट्टिकाओं के उपलब्ध प्रशुल्क लिए थे, कयोंकि केपीटी में उल्लिखित प्रशुल्क – अधिसूचना में एल्युमीनियम गुट्टिकाओं का स्पष्ट उल्लेख नहीं है।

(ii) इस विषय की जांच करने पर यह पाया गया कि एल्युमीनियम गुट्टिकाओं, जिनमें उनकी किस्म, प्रकार एवं आकार शामिल है, के संचालन का तरीका लौह एवं इस्पात के परिष्कृत उत्पाद के समान है। एल्युमीनियम गुट्टिकाओं का संचालन करने वाले उपकरण, इस्पात के उत्पादों के समान होते हैं तथा ये उत्पाद, इस्पात के उत्पादों के लिए अधिसूचित आउटपुट की श्रेणी में आते हैं।

(iii) अतः एल्युमीनियम गुट्टिकाओं के लिए प्रशुल्क एवं कार्य–निष्पादन मानकों को स्टील के उत्पादों के समान अपनाने का प्रस्ताव दिया जाता है।

(iv) इस प्रकार से लौह एवं इस्पात उत्पादों के लिए निर्धारित प्रशुल्क ₹.447.25 प्रति मी.ट तथा कार्य–निष्पादन मानक 4000 मी. टन प्रति दिन को एल्युमीनियम गुट्टिकाओं के लिए निर्धारित किया जाए।

8.2 इसके बाद, पीपीटी ने अपने दिनांक 18 फरवरी, 2014 के एक अन्य ई–मेल के अंतर्गत कार्य–निष्पादन मानकों के संबंध में कुछ शर्तें प्रस्तावित की हैं।

9. इस मामले पर कार्रवाई करने के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरकर सामने आती है:

(i) इस प्राधिकरण ने साफ–सुथरे कार्गो के संचालन के लिए बहु–प्रयोजनीय बर्थ के विकास के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए, जिसमें महापत्तन न्यास, 2008 में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए दिशा–निर्देशों पर आधारित पीपीटी में कंटेनर शामिल हैं, दिनांक 19 जनवरी, 2010 को आदेश सं. टीएएमपी/43/2009–पीपीटी पास किया था तथा उसके बाद दिनांक 31 मार्च, 2010 को समीक्षा आदेश पास किया था। कंटेनरों सहित सभी कार्गो को 100 टन क्षमता की हार्बर चल केनों (एचएमसीएस) से संचालित किए जाने की परिकल्पना की गई थी।

(ii) उसके पश्चात् पीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव के आधार पर तथा 2013 के प्रशुल्क दिशा–निर्देशों को पालन करते हुए, इस प्राधिकरण ने वर्ष 2010 में अनुमोदित पीपीटी अपफ्रंट प्रशुल्क दरों पर आधारित बहु–प्रयोजनीय बर्थ के लिए तालिकाबद्ध संदर्भगत प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए दिनांक 30 अगस्त, 2013 को आदेश सं.टीएएमपी/38/2013–पीपीटी पास किया है।

(iii) 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खंड 2.2 में अन्य के साथ–साथ यह विनिर्दिष्ट किया गया है कि महात्तन न्यास में किसी वस्तु के लिए यदि कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है अथवा संबंधित महापत्तन में किसी विशिष्ट वस्तु के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क , विकसित की जाने वाली प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करता है तो ऐसी स्थिति में संबंधित पत्तन न्यास, किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 के प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अंतर्गत निर्धारित कोई भी अन्य प्रशुल्क प्राधिकरण को प्रस्तावित कर सकता है, जो कि उस वस्तु का काफी हद तक प्रतिनिधित्व करता हो, जिसमें विस्तृत एवं पर्याप्त औचित्य दिया गया हो।

(iv) इस आधार पर कि पीपीटी के संबंध में अगस्त, 2013 में निर्धारित संदर्भगत प्रशुल्क कम है तथा बोली देने वालों ने यह अभ्यावेदन दिया है कि अधिसूचित संदर्भगत प्रशुल्क पर परियोजना भरोसे–लायक नहीं है, पीपीटी ने कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) में दो विभिन्न परियोजनाओं के लिए निर्धारित संदर्भगत प्रशुल्क अपनाने अर्थात् साफ–सुथरे बहु–प्रयोजनीय कार्गो के संचालन के लिए, प्रस्ताव दिया है, पीपीटी ने केपीटी बहु–प्रयोजनीय बर्थ एवं कंटेनरों के संचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाने के लिए, पीपीटी ने केपीटी कंटेनर टर्मिनल के संदर्भगत प्रशुल्क को अपनाने के लिए प्रस्ताव दिया है।

इस संबंध में तथा पीपीटी द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण के समर्थन में और केपीटी में दो विभिन्न परियोजनाओं में तथा पीपीटी में प्रस्तावित परियोजना से प्राप्त किए गए पैरामीटरों के मूल्यों में काफी बड़े परिवर्तन के संदर्भ में, पीपीटी ने यह तक दिया है कि प्राधिकरण ने पहले भी कोलकत्ता पत्तन न्यास (केपीटी) को विशाखापटनम पत्तन न्यास (पीपीटी) कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क अपनाने तथा कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) एवं चेन्नै पत्तन न्यास (सीएचपीटी) को जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क अपनाने की अनुमति दी थी। इस संबंध में पीपीटी द्वारा यह नोट किया जाए कि जब केओपीटी को वीपीटी अपफ्रंट प्रशुल्क अपनाने की अनुमति दी गई थी तथा केपीटी को जेएनपीटी अपफ्रंट प्रशुल्क अपनाने की अनुमति दी गई थी, तब न तो केओपीटी के और न ही केपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए अपने अपफ्रंट
प्रशुल्क थे, अतः जैसा कि दिशा–निर्देशोंमें विनिर्दिष्ट है, उन्हें कमशः पीपीटी एवं जेएनपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क अपनाने की अनुमति दी गई थी। हालांकि सीएचपीटी के मामले में भी जिसके कंटेनर टर्मिनल के लिए अपने अपफ्रंट प्रशुल्क थे, पीपीटी को यह भी नोट करना चाहिए कि उस समय सीएचपीटी द्वारा दिए गए औचित्य के आधार पर, जैसा कि संबंधित संदर्भत प्रशुल्क आदेश में अंकित किया गया है, सीएचपीटी को, 2013 के दिशा–निर्देशोंमें यथा विनिर्दिष्ट, जेएनपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाने की अनुमति दी गई थी। केओपीटी, केपीटी एवं सीएचपीटी के संबंध में पास किए गए संदर्भगत प्रशुल्क आदेश, 2013 के प्रशुल्क दिशा–निर्देशों में निहित विनिर्देशों के अनुरूप हैं।

जहाँ तक पीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव का संबंध है, यहाँ यह उल्लेख करना तकसंगत होगा कि यदि पीपीटी में उपलब्ध संदर्भगत प्रशुल्क , पीपीटी के लिए पर्याप्त प्रतिनिधित्व नहीं करता है तो यह किसी अन्य न्यास में उसी वस्तु के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क को, जैसा कि 2013 के संशोधित दिशा–निर्देशोंमें विनिर्दिष्ट किया गया है, अपना सकता है। पीपीटी की परियोजना में कंटेनरों एवं साफ–सुथरे बहु–प्रयोजनीय कार्गो का संचालन परिकल्पित है। इस प्राधिकरण द्वारा अब तक निपटाए गए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित मामलों में अपफ्रंट प्रशुल्क का निर्धारण या तो समर्पित कंटेनर टर्मिनल के लिए या फिर समर्पित बहु–प्रयोजनीय कार्गो बर्थ के लिए किया गया है। इस परियोजना की विशिष्टता को ध्यान में रखते हुए, जिससे असाधारण स्थिति पैदा हुई है तथा जिसमें एक विशिष्ट पत्तन की दो विभिन्न परियोजनाओं से दरें अपनाना जरूरी हो गया है, यह प्राधिकरण इस संबंध में पीपीटी द्वारा अनुमोदित दृष्टिकोण को अनुमोदित करने में प्रवृत्त हुआ है। चेतावनी के उपाय के रूप में यह स्पष्ट किया जाता है कि पीपीटी में परियोजना की विशिष्टता के कारण एक विशिष्ट पत्तन की दो विभिन्न परियोजनाओं से दरों को अपनाने के लिए पीपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण, किसी अन्य महापत्तन के सिलसिले में संदर्भगत प्रशुल्क के निर्धारण में 'पूर्व–उदाहरण' के रूप में उद्धृत न किया जाना चाहिए।

(v) पीपीटी में कंटेनरों के संचालन के लिए केपीटी कंटेनर टर्मिनल की दरें अपनाने वाले पीपीटी के संदर्भ में निम्नलिखित मुद्दों का उल्लेख करना प्रासंगिक है:

(क) प्रस्तावित संदर्भगत प्रशुल्क अनुसूची में पीपीटी ने परिभाषाओं तथा सामान्य नियमों एवं शर्तों का प्रस्ताव नहीं दिया है जो कि केपीटी की संदर्भगत प्रशुल्क अनुसूची का हिस्सा बनेगा। इसके अलावा, संचालन प्रभारों, भंडारण प्रभारों एवं विविध प्रभारों को लगाने के लिए शासित की जाने वाली विभिन्न शर्तें भी पीपीटी द्वारा प्रस्तावित नहीं की गई हैं। क्योंकि पीपीटी ने केपीटी की संदर्भत प्रशुल्क अनुसूची अपनाने का प्रस्ताव दिया है, अतः कंटेनरों के संबंध में पीपीटी की संदर्भगत प्रशुल्क अनुसूची में केपीटी की संदर्भगत प्रशुल्क अनुसूची का हिस्सा बनने वाली परिभाषाओं एवं सामान्य नियमों एवं शर्तों को तथा अन्य सभी शर्तों को उपयुकत ढंग से शामिल किया गया है।

(ख) 2013 के संशोधित दिशा–निर्देश यह विनिर्दिष्ट करते हैं कि संदर्भगत प्रशुल्क को अपनाते समय 2008 के प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अंतर्गत निर्धारित प्रशुल्क , डब्लूपीआई के 60% की सीमा तक प्रति वर्ष बढ़ाए जाएँगे, जैसा कि 2008 के दिशा–निर्देशोंके अंतर्गत इस प्राधिकरण के संबंधित प्रशुल्क आदेश में यथा निर्धारित वर्ष की पहली जनवरी एवं अगले संबंधित वर्ष की पहली जनवरी के बीच की अवधि के लिए होंगे, जब संबंधित विशिष्ट परियोजना के लिए संदर्भगत प्रशुल्क अधिसूचित किए जा रहे हों।

केपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भगत प्रशुल्क , जो पीपीटी में कंटेनरों के संचालन के लिए संदर्भगत प्रशुल्क के लिए आधार बनेगा, अकतूबर, 2013 में अधिसूचित किए गए थे। प्रसंगवश, केपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भगत प्रशुल्क , 2008 के अपफ्रंट दिशा–निर्देशों का पालन करते हुए जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के संबंध में निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाया गया था। केपीटी की संदर्भगत प्रशुल्क अनुसूची में विशेष रूप से इस बात का उल्लेख है कि उकत आदेश में अनुमोदित संदर्भगत प्रशुल्क दरों में सूचकांकबद्ध करने के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्लूपीआई) का आधार वर्ष 1 जनवरी, 2013 होगा। पीपीटी के वर्तमान मामले के संबंध में कयोंकि इस केस को वर्ष 2014 में अंतिम रूप दिया जा रहा है, अतः पीपीटी में कंटेनरों के संचालन के लिए संदर्भगत प्रशुल्क को वर्ष

2013 एवं वर्ष 2014 के बीच पड़ने वाले सूचकांक कारक के संदर्भ में सूचकांकबद्ध किया जाना है। इस संबंध में वर्ष 2014 के लिए लागू होने वाला सूचकांक कारक, नवम्बर एवं दिसम्बर, 2013 के महीनों के लिए अंतिम थोक मूल्य सूचकांक (केवल अनंतिम आंकड़े उपलब्ध हैं) आंकड़ों के कारण निश्चित नहीं किया गया है। अतः वर्ष 2013 के रूप में केपीटी का सूचकांक में उल्लिखित संदर्भगत प्रशुल्क , पीपीटी के मामले में निर्धारित किया गया है।

तथापि, वर्ष 2013 से संबंधित संदर्भगत प्रशुल्क (वर्ष 2013 के लिए यथा लागू सूचकांक कारक पर आधारित) को अपनाने से पीपीटी के सफल बोली लगाने वालों को प्रतिकूल परिस्थिति का सामना नहीं करना पड़ेगा, कयोंकि पीपीटी के लिए अनुमोदित संदर्भगत प्रशुल्क अनुसूची में यह उल्लेख किया जाएगा कि उकत आदेश में अनुमोदित संदर्भगत प्रशुल्क दरों में सूचकांक के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्लूपीआई) का आधार वर्ष 1 जनवरी, 2013 होगा तथा इस प्रकार से सफल बोली लगाने वाले का प्रशुल्क , वर्ष 2013 के आधार–वर्ष के तथा उस वर्ष के संदर्भ में निश्चित किया जाएगा, जिसमें वह संचालन प्रारंभ करता है।

(ग) कंटेनरों के लिए कार्य–निष्पादन मानकों के संबंध में कयोंकि पीपीटी ने केपीटी की सन्दर्भगत प्रशुल्क अनुसूची को अपनाने का प्रस्ताव किया है, अतः पीपीटी ने केपीटी कंटेनर टर्मिनल के मामले में, यथा निर्धारित, प्रति घंटा 25 मूव के कार्य–निष्पादन मानक को उचित रूप में स्वीकार किया है। इस प्रकार से पीपीटी ने 100 टन क्षमता की एचएमसी लगाए जाने के आधार पर पीपीटी में 25 मूव प्रति घंटे की उपलब्धि की परिकल्पना की है। पीपीटी को सूचित किया जाता है कि वह अपने बोली दस्तावेज में इस स्थिति को उपयुकत रूप में और इसके पश्चात् इस स्थिति को सफल बोली लगाने वाले के साथ पीपीटी द्वारा किए जाने वाले छूट करारनामा में सम्मिलित किया जाए।

आयात और निर्यात कंटेनरों के लिए मार्गस्थ भंडारणड्वैल समय और प्राप्ति/सुपुर्दगी संबंधी कार्य के लिए टर्नएराण्ड समय के संबंध में पीपीटी द्वारा निर्धारित अन्य कार्य–निष्पादन मानकों को भी देखा जाना है कि वे केपीटी कंटेनर टर्मिनल की सन्दर्भगत प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित कार्य–निष्पादन के मानकों के अनुरूप हों।

कार्यनिष्पादन मानकों की वसूली को शासित करने वाली शर्तें पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित निर्धारित की गई हैं।

(vi) पीपीटी में कार्गो की साफ–सफाई का संचालन करने के लिए केपीटी के बहु–प्रयोजनीय कार्गो की दर को अपनाने के संबंध में निम्नलिखित बातों का उल्लेख करना प्रासंगिक है:

(क) प्रस्तावित सन्दर्भगत प्रशुल्क अनुसूची में भी पीपीटी ने परिभाषाओं और सामान्य शर्तों एवं नियमों को प्रस्तावित नहीं किया है जो केपीटी के बहुद्देशीय कार्गो प्रशुल्क अनुसूची का हिस्सा हैं। इसके अतिरिकत प्रभारों, भंडारण प्रभार और विविध प्रभार लगाए जाने को नियंत्रित करने वाली विभिन्न शर्तों को भी पीपीटी द्वारा प्रस्तावित रूप में न देखा जाए। कयोंकि पीपीटी ने केपीटी की अपफ्रन्ट प्रशुल्क अनुसूची को स्वीकार करने का प्रस्ताव दिया है, अतः परिभाषाओं और सामान्य शर्तों एवं नियमों और अन्य सभी शर्तों, जो कि केपीटी के अपफ्रन्ट प्रशुल्क अनुसूची का हिस्सा हैं, को बहुद्देशीयकार्गो के संबंध में पीपीटी की सन्दर्भगत प्रशुल्क अनुसूची में उपयुकत रूप में सम्मिलित किया जाता है।

(ख) केपीटी के बहु–प्रयोजनीय कार्गो की अपफ्रन्ट प्रशुल्क अनुसूची (i) खाद्यान्न और उर्वरक, (ii) तापीय कोयला (iii) कोयला, (तापीय कोयले से भिन्न), चूना–पत्थर, खनिज,चीनी, नमक आदि (iv) अन्य सूखे ढेर, (v) स्टील और बैग में बंद कार्गो और (vi) लकड़ी के लट्ठों का संचालन करने के लिए प्रति टन दरों को निर्धारित करती है।

पीपीटी ने अपनी संदर्भगत प्रशुल्क अनुसूची में (i) लौह एवं इस्पात उत्पादों, (ii) एल्युमिनियम की गुट्टिकाओं, (iii) कच्चे लोहे, (iv) तैयार उर्वरकों, (v) खाद्यान्नों और (vi) चीनी के संबंध में, निम्नलिखित ढंग से केपीटी की प्रति टन दर को अपनाते हुए, निम्न रूप में दरों का प्रस्ताव किया है।

क.सं.	पीपीटी द्वारा स्वीकार किया गया	केपीटी अपफ्रन्ट प्रशुल्क अनुसूची के संदर्भ में
(i)	लौह और इस्पात उत्पाद	इस्पात और बैग में बंद कार्गो
(ii)	एल्युमिनियम गुट्टिकाएँ	इस्पात और बैग में बंद कार्गो
(iii)	कच्चा लोहा,	अन्य सूखा ढेर
(iv)	तैयार उर्वरक	खाद्यान्न एवं उर्वरक
(v)	खाद्यान्न	खाद्यान्न एवं उर्वरक
(vi)	चीनी	कोयला (तापीय कोयले से भिन्न) चूना–पत्थर, खनिज, चीनी, नमक

यहाँ यह बताना प्रासंगिक है कि एल्युमिनियम गुट्टिकाओं का प्रबन्ध करने के लिए केपीटी में बहुप्रयोजनीय कार्गो अपफ्रन्ट अनुसूची में कोई दर निर्धारित नहीं की गई है। तथापि, इस आधार पर कि एल्युमिनियम गुट्टिकाओं की प्रकृति, किस्म और माप, लौह एवं इस्पात के तैयार उत्पादों की प्रकृति, किस्म और माप के समान है, अतः पीपीटी ने एल्युमिनियम गृट्टिकाओं के लिए भी लौह एवं स्टील उत्पादों की दर को अपनाने के लिए प्रस्ताव भेजा है। पीपीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि क्योंकि एल्युमिनियम गृट्टिकाओं का संचालन करने के लिए प्रयोग में लाए जाने वाले प्रस्तावित उपकरण इस्पात उत्पादों के उपर्युकत के समान हैं, अतः एल्युमिनियम गुट्टिकाओं के मामले में अपेक्षित उत्पाद भी इस्पात उत्पादों के लिए अधिसूचित उत्पाद की श्रेणी में होंगे। पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर और लौह एवं इस्पात उत्पादों के साथ सममूल्य पर एल्युमिनियम गुट्टिकाओं को मानने के लिए पत्तन के निर्णय पर विश्वास करते हुए, एल्युमिनियम गुट्टिकाओं के संदर्भगत प्रशुल्क के रूप में लौह एवं इस्पात उत्पादों के संबंध में संदर्भगत प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु पीपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित किया जाता है।

(ग) केपीटी के प्रशुल्क को स्वीकार करते समय, अकटूबर 2008 के आदेश के अंतर्गत केपीटी में बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ के लिए पीपीटी ने अनुमोदित प्रशुल्क सीमा पर 26.15% के सूचकांकघटक को लागू किया है। सूचकांक घटक को सूचकांक घटक के रूप में देखा जाता है जो कि 1 जनवरी 2008 की स्थिति के अनुसार डब्लूपीआई को आधार बनाकर वर्ष 2013 में नियत किए गए सन्दर्भगत प्रशुल्क के लिए लागू होने वाले सभी महापत्तन न्यासों को हमारे द्वारा सूचित किया गया है। क्योंकि मामले को वर्ष 2014 में अन्तिम रूप दिया जा रहा है, अतः वर्ष 2008 और वर्ष 2014 के बीच होने वाले सूचकांक घटक के सन्दर्भ में पीपीटी में बहुप्रयोजनीय साफ–सुथरे कार्गो का प्रबन्ध करने के लिए सन्दर्भगत प्रशुल्क को सूचीबद्ध किया जाना है। जैसाकि पूर्व में कहा गया है वर्ष 2014 के लिए लागू किए जाने वाले सूचकांक घटक को निश्चित नहीं किया गया है।

पहले ऊपर बताए गए कारणों के लिए पीपीटी में बहुप्रयोजनीय साफ–सुथरे कार्गो का प्रबन्धन करने के लिए सन्दर्भगत प्रशुल्क निर्धारित है, जो वर्ष 2013 के लिए यथा लागू सूचकांक घटक के आधार पर निकाले गए संदर्भगत प्रशुल्क पर आधारित है, जैसाकि पीपीटी द्वारा किया गया है। इस संबंध में पीपीटी द्वारा निर्धारित किए गए सूचीबद्ध सन्दर्भगत प्रशुल्क को उचित पाया गया है जो कि प्रशुल्क मदों में दरों को पूर्णांकित किए जाने के कारण उठने वाले छोटे–मोटे संशोधनों के अधीन हों। इस प्रकार के संशोधन कर लिए गए हैं।

(घ) वर्ष 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खण्ड 2.2 में यह अपेक्षित है कि इस प्राधिकरण द्वारा कार्य–निष्पादन मानकों के साथ सन्दर्भगत प्रशुल्क निर्धारित किया जाए। यद्यपि वर्ष 2013 के संशोधित दिशा–निर्देशों में यह अपेक्षित नहीं है कि यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्य–निष्पादन मानकों की जांच करे और यह अनुमान लगाना तक संगत होगा कि पत्तन तक संगत और पहुँचने योग्य मानकों को प्रस्तावित करे।

पीपीटी ने खाद्यान्नों और उर्वरकों, इस्पात एवं बैग में बंद कार्गो, अन्य सूखे बहुल कार्गों एवं अन्य सामानों के संबंध में कार्य–निष्पादन मानकों को प्रस्तावित किया है। जिन कार्गो मदों के संबंध में कार्य–निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया गया है, उन्हें ऐसी कार्गो मदों के साथ मिलान करने के लिए नहीं देखा जाता है जिसके लिए पीपीटी द्वारा सन्दर्भगत प्रशुल्क अनुसूची में सन्दर्भगत प्रशुल्क का प्रस्ताव भेजा गया है। अब तक सन्दर्भगत शुल्क के निर्धारण में जिन कार्गो मदों के लिए कार्य–निष्पादन मानकों का प्रस्ताव भेजा गया है, वे सामान्यतया उन कार्गो मदों से मेल खाती हैं, जिनके लिए सन्दर्भगत प्रशुल्क अनुसूची में प्रशुल्क का प्रस्ताव भेजा गया है। जैसा कि पहले बताया गया है कि पीपीटी के निर्णय के आधार पर लौह एवं इस्पात उत्पादों के संबंध में कार्य–निष्पादन मानकों को भी एल्युमिनियम गुट्टिकाओं के कार्य–निष्पादन मानक के रूप में निर्धारित किया जाता है। अतः केवल लौह एवं इस्पात उत्पादों, एल्युमिनियम गुट्टिकाओं, कच्चे लौहे, तैयार उर्वरक, खाद्यान्न एवं चीनी के लिए निर्धारित है। पीपीटी ने खाद्यान्नों और उर्वरकों के मामले में 7500 टन प्रति दिन, इस्पात एवं बैग में बंद कार्गो और अन्य सूखा बहुल–कार्गों के संबंध में प्रत्येक 4000 टनप्रति दिन और अन्यों के संबंध में 2500 टन प्रतिदिन के आधार पर संकेतात्मक मानदण्ड निर्धारित करके कार्य–निष्पादन मानकों का प्रस्ताव भेजा है।

नोट के वास्तविक हिस्से में जैसा कि बताया गया है कि केपीटी में बहुप्रयोजनीय बर्थ में परिकल्पित उपकरण प्रोफाइल में 25 टन क्षमता की 2 केनें और 50 टन क्षमता की 1 केन है, जबकि पीपीटी स्वच्छ कार्गो को सम्भालने के लिए 100 टन क्षमता की 1 हार्बर चल–केन लगाए जाने की परिकल्पना करती है। इस स्थिति के बावजूद कि पीपीटी में प्रचालक, उच्च क्षमता की एचएमसी लगाएगा, पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्य–निष्पादन मानक अपेक्षाकृत न्यून होने के रूप में देखे जाते हैं, जब केपीटी के अपफ्रन्ट प्रशुल्क के निर्धारण में विचार में लिए गए उत्पादन स्तर के साथ तुलना की जाती है। कार्य–निष्पादन मानक के रूप में अपेक्षाकृत न्यून उत्पादकता को अपनाए जाने का कारण स्पष्ट किया जाना शेष है।

कोयले का संचालन करने वाले टर्मिनल और बहुप्रयोजनीय ऑफ शोर कार्गो टर्मिनल के लिए मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) के प्रस्ताव के लिए सन्दर्भगत प्रशुल्क का निर्धारण करने हेतु कोचीन पत्तन न्यास के प्रस्ताव का अनुमोदन करते समय इस प्राधिकरण

के ध्यान में यह आया है कि इन दो मामलों में संबंधित महापत्तन न्यासों द्वारा प्रस्तावित कार्य–निष्पादन मानक अत्यधिक रूप से कम है।

वर्ष 2013 के खण्ड 2.5 के संशोधित दिशा–निर्देशों में यह शर्त निर्धारित है कि टीएएमपी द्वारा अधिसूचित सन्दर्भगत प्रशुल्क और कार्य–निष्पादन मानक का उल्लेख बोली दस्तावेज में और पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में 'छूट करारनामा' में बाद में उल्लेख किया जाएगा। उकत दिशा–निर्देशोंके अनुसार, छूट करारनामा में समाविष्ट स्तर पर कार्य–निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रचालक सूचीबद्ध सन्दर्भगत प्रशुल्क के ऊपर 15% तक ऊर्ध्वगामी बढ़ोत्तरी की मांग करने का पात्र है। अतः प्रशुल्क बढ़ोत्तरी का दावा करने के लिए कार्य–निष्पादन मानकों की उपलब्धि वर्ष 2013 के दिशा–निर्देशों का आधार है। महापत्तन न्यासों के प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्य–निष्पादन मानकों का सामान्यतया 3 वर्षों की समय–सीमा के लिए छूट करारनामा की समस्त अवधि के दौरान प्रचालक द्वारा लगाए जाने वाले प्रशुल्क पर उल्लेखनीय प्रभाव पड़ेगा। वर्ष 2013 के दिशा–निर्देशों में परिकल्पित कार्य–निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की इस स्थिति को देखते हुए, यह उपयुकत है कि तकसंगतता स्तर पर कार्य–निष्पादन मानकों का प्रस्ताव देते समय महापत्तन न्यास यथोचित तत्परता बरतें और पर्याप्त सावधानी बरतें। यहां तक कि यदि पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तावित कार्य–निष्पादन मानक, प्रबंधन किए जाने की दर से कम है, जो कि श्रेष्ठतम कवे क्षमता के आकलन में विचार में ली जाती है, तब वर्ष 2013 के दिशा–निर्देशों के अनुसार, बीओटी प्रचालक को यह विकल्प होगा कि वह कार्य–निष्पादन में किसी प्रकार का सुधार किए बिना छूट करारनामा में निर्धारित कार्य–निष्पादन मानकों से कम की उपलब्धि पर सूचीबद्ध सन्दर्भगत शुल्क के 15% से ऊपर प्रशुल्क बढ़ोत्तरी की मांग करे। इससे शायद वांछित प्रयोजन पूरा न हो जिसके लिए, प्रशुल्क बढ़ोत्तरी के कार्य–निष्पादन की उपलब्धि को संबद्ध करते हुए एमओएस द्वारा वर्ष 2013 के संशोधित दिशा–निर्देश जारी किए गए हैं।

उपर्युकत स्थिति को ध्यान में रखते हुए, एमओएस से यह अनुरोध किया गया है कि वह तक संगत और पूर्ण करने योग्य मानकों, जो कि पीपीपी परियोजना की श्रेष्ठतम कवे क्षमता के आकलन में विचार में ली गई उत्पाद (संचालन) दर से कम न हो, के बारे में सभी महापत्तन न्यासों को अवगत कराए।

तदनुसार, पीपीटी के वर्तमान मामले में भी, कार्य–निष्पादन मानक निर्धारित है जो कि केपीटी की श्रेष्ठतम क्षमता के आकलन में विचार में ली गई उत्पाद(संचालन) दर पर आधारित है (जिसके आधार पर पीपीटी नेदरों को अपनाया है)। अतः लौह एवं इस्पात उत्पादों के मामले में 4000 टन प्रति दिन, कच्चे लोहे के मामले में 4505 टन प्रति दिन, तैयार उर्वरकों और खाद्यान्नों के मामले में 10000 टन प्रति दिन और चीनी के मामले में 7500 टन प्रतिदिन कार्य–निष्पादन मानक निर्धारित हैं। इसके अलावा, पहले बताए गए कारणों से, लोहे एवं इस्पात के उत्पादों के संबंध में 4000 टन प्रति दिन के कार्य–निष्पादन मानक, एल्युमीनियम गुट्टिकाओं के भी कार्य–निष्पादन मानक की तरह निर्धारित किए गए हैं।

तथापि, इस संबंध में यह मानना होगा कि केपीटी में परिकल्पित उत्पादकता का स्तर, जिसे कि कार्य–निष्पादन मानकों के रूप में शामिल किया जाता रहा है, 25 टन क्षमता की केन की संख्या 2 को लगाए जाने और 50 टन क्षमता की केन की संख्या–1 को लगाए जाने से है। यदि पीपीटी पर सफल बीओटी परिचालक 100 टन क्षमता की एचएमसी लगाता है, जिसकी संचालन क्षमता बेहतर है, वह कार्य–निष्पादन मानकों में निहित उत्पादकता को और केपीटी की उच्चतर दरों को अपनाकर, उससे और अधिक संभालने की स्थिति में होगा, पीपीटी में प्रचालक के अप्रत्याशित लाभ कमाने के अवसरों को नकारा नहीं जा सकता है। इस प्रकार के परिदृश्य से बचने के लिए यह उपयुकत समझा गया है कि पीपीटी सुविधा में लगाए जाने वाले उपकरण पर नियंत्रण स्थापित किया जाए। तदनुसार पीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह पीपीटी में प्रस्तावित सुविधा पर या तो 25 टन क्षमता की केन की संख्या–2 और 50 टन क्षमता की केन की संख्या–1 (केपीटी के अनुसार) अथवा 60 टन क्षमता की एचएमसी अथवा इसकी सीमा में (जिसकी अपेक्षाकृत न्यून उत्पादकता हो सकती है जब 100 टन क्षमता की एचएमसी से तुलना की जाती है) लगाया जाना निर्धारित करें। पीपीटी को यह सलाह दी जाती है कि वह इस स्थिति को उचित रूप में बोली दस्तावेज में सम्मिलित करे और इसके पश्चात् सफल बोली देने वाले के साथ पीपीटी द्वारा निष्पादित किए जाने वाले छूट करारनामा में सम्मिलित करे।

पीपीटी ने विभिन्न कार्गो के लिए कार्य–निष्पादन मानकों को नियन्त्रित करने वाली शर्तें निर्धारित नहीं की हैं। इस बात को मानते हुए कि वर्ष 2013 के संशोधित दिशा–निर्देशों के खण्ड 2.2 में यह अपेक्षित है कि यह प्राधिकरण कार्य–निष्पादन मानकों को अधिसूचित करे, जैसा कि हमारे द्वारा संशोधित कार्य–निष्पादन मानकों को सन्दर्भगत प्रशुल्क अनुसूची के साथ अधिसूचित किया गया है।

(vii) जहाँ तक बर्थ किराया प्रभारों का संबंध है, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि केपीटी कंटेनर टर्मिनल की सन्दर्भगत प्रशुल्क अनुसूची और साथ ही साथ केपीटी बहु प्रयोजनीय बर्थ की अपफ्रन्ट प्रशुल्क अनुसूची पृथक बर्थ किराया प्रभारों को निर्धारित करती है। उपलब्ध दो बर्थ किराया प्रभारों में से पीपीटी ने केपीटी बहुप्रयोजनीय बर्थ की अपफ्रन्ट प्रशुल्क अनुसूची में, जिसमें कि 26.15% तक यथाविधि बढोत्तरी की गई है, निर्धारित बर्थ किराया प्रभारों को स्वीकार करने के लिए प्रस्ताव दिया है। प्रसंगवश, उकत सूचीबद्ध दर को वर्ष 2013 में केपीटी टर्मिनल के लिए निर्धारित बर्थ भाड़ा प्रभार की तुलना में अपेक्षाकृत न्यून होने के रूप में देखा गया है। केपीटी बहुप्रयोजनीय बर्थ की अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में बर्थ किराया प्रभारों को अपनाने के लिए पीपीटी के निर्णय पर विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

(viii) जहां तक दण्डात्मक बर्थ भाड़ा प्रभारों का संबंध है, पीपीटी ने केपीटी कंटेनर टर्मिनल की सन्दर्भगत प्रशुल्क अनुसूची में यथा निर्धारित दण्डात्मक बर्थ भाड़ा प्रभारों को अपनाने के लिए प्रस्ताव किया है, कयोंकि केपीटी की बहुप्रयोजनीय बर्थ की अपफ्रन्ट प्रशुल्क अनुसूची कोई दण्डात्मक बर्थ भाड़ा प्रभार निर्धारित नहीं करती है। कयोंकि प्रस्तावित कर दण्डात्मक प्रकृति का है, अतः यह पीपीटी की सन्दर्भगत प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित है।

(ix) पहले बताए गए कारणों के लिए, आने वाले प्रत्येक वर्ष के लिए संदर्भगत प्रशुल्क सीमामें स्वतः समायोजन हेतु पीपीटी की सन्दर्भगत प्रशुल्क अनुसूची में निम्नलिखित सामान्य टिप्पणी निर्धारित की गईहै।

''प्रशुल्क सीमा को मुद्रास्फीति के अनुसार सूचकांकित किया जाएगा परन्तु यह केवल 1 जनवरी 2013 और संबंधित वर्ष की 1 जनवरी, के बीच के थोक–मूल्य सूचकांक (डब्लूपीआई) में परिवर्तन 60% की सीमा तक होगा। प्रशुल्क सीमा का ऐसा

समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमा संबंधित वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगी।''

10.1 उपर्युक्त के अधीन सन्दर्भगत प्रशुल्क को नियंत्रित करने वाली शर्तों के साथ सन्दर्भगत प्रशुल्क अनुसूची को संशोधित कर दिया गया है।

10.2 संशोधित सन्दर्भगत प्रशुल्क अनुसूची को अनुलग्नक–I के रूप में संलग्न किया जाता है और हमारे द्वारा यथासंशोधित पीपीटी में बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ के लिए कार्य–निष्पादन मानकों को अनुलग्नक–II के रूप में संलग्न किया जाता है।

10.3 परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों के लिए और सामूहिक सद्विचारों के आधार पर यह प्राधिकरण, पीपीटी में बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ के लिए यथासंशोधित सन्दर्भगत प्रशुल्क अनुसूची का अनुमोदन करता है और संशोधित कार्य–निष्पादन मानकों के साथ इसे अधिसूचित करता है।

10.4 वर्ष 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशोंके खण्ड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित सन्दर्भगत प्रशुल्क और कार्य–निष्पादन मानकों का उल्लेख, बोली दस्तावेज में किया जाएगा और बाद में पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित छूट करारनामा में उल्लेख किया जाएगा। तदनुसार, पीपीटी को सूचित किया जाता है कि यह बोली दस्तावेज में सन्दर्भगत प्रशुल्क और कार्य–निष्पादन मानकों को सम्मिलित करे और बाद में सहमति के अनुसार पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित छूट करारनामा में उल्लेख किया जाए।

11.1 वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तिथि से इसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क , इस वर्ष के संबंधित सूचकांक सन्दर्भगत प्रशुल्क तक सीमित रखा जाए, जो कि अधिकतम सीमा होगी। वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के पैरा 2.2 में किए गए प्रावधान के अनुसार सूचकांक के आधार पर प्रत्येक वर्ष उपर्युकत सन्दर्भगत प्रशुल्क स्वतः संशोधित हो जाएगा, जो कि समग्र छूट अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि, पीपीपी परिचालक को यह छूट होगी कि वह परिचालन के दूसरे वर्ष के बाद से कार्य–निष्पादन मानकों (''कार्य–निष्पादन सम्बद्ध प्रशुल्क '') के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव भेजे। इस प्रकार का कार्य–निष्पादन, संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से पूर्व, कम से कम 90 दिनों पर, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित सन्दर्भगत प्रशुल्क के अतिरिकत होगा। इस प्रकार का कार्य–निष्पादन सम्बद्ध प्रशुल्क , संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क से 15% से ऊपर एवं उससे अधिक नहीं होगा (यह प्रशुल्क की सीमा होगी)। कार्य–निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और और समग्र वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।

11.2 परियोजना के छूट करारनामा के अन्तर्गत नियुकत किए गए स्वतंत्र अभियन्ता से एक प्रमाण–पत्र के साथ इस प्राधिकरण को यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 महीनों में कार्य–निष्पादन की उपलब्धियों का उल्लेख किया गया है, जैसा कि छूट करारनामा में अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष के परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए, जैसा भी मामला हो, समाविष्ट किया गया हो।

11.3 प्रस्ताव की प्राप्ति पर यह प्राधिकरण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के पैरा 5 में यथा रेखांकित कार्य–निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रस्ताव–प्राप्ति के 7 दिन के अन्दर पीपीटी के विचारों की अपेक्षा करेगा।

11.4 परिचालक द्वारा पिछले 12 महीनों में छूट करारनामा में यथा समाविष्ट कार्य–निष्पादन मानकों में उपलब्धि प्राप्त न करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य–निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और प्रचालक आगामी वर्ष के लिए ही केवल लागू सूचकांकित सन्दर्भगत प्रशुल्क का पात्र होगा।

11.5 पीपीटी के विचारों पर ध्यान दिए जाने के पश्चात् यदि यह प्राधिकरण इस बात के लिए संतुष्ट है कि छूट करारनामा में समाविष्ट कार्य–निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए गए हैं तो यह 15 मार्च तक कार्य–निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित कर देगा जो कि आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से लागू होगा।

11.6 कार्य–निष्पादन से संबद्ध प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते समय यह प्राधिकरण कार्य–निष्पादन मानकों और प्रचालन द्वारा इनका पालन किए जाने पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण प्रचालक द्वारा कार्य–निष्पादन मानकों की उपलब्धि अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य–निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा रद्द किए जाने पर निर्णय लेगा। सूचीबद्ध सन्दर्भगत प्रशुल्क और कार्य–निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा–निर्देशोंके साथ संबद्ध परिशिष्ट में दर्शाए गए दृष्टांत के अनुसार होगा।

11.7 परिचालन के तीसरे वर्ष से पीपीपी प्रचालक से कार्य–निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित कर दिया जाएगा, बशर्ते कि स्वतंत्र अभियन्ता द्वारा यथा प्रमाणित, पिछले 12 महीनों में कार्य–निष्पादन मानकों में उपलब्धि हुई हो। तीसरे वर्ष से आगे कार्य–निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के लिए पीपीपी प्रचालक स्वतंत्र अभियन्ता से उपलब्धि प्रमाण–पत्र के साथ 15 मार्च तक कार्य–निष्पादन प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से लागू होने वाले कार्य–निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

11.8 यदि किसी प्रयोगकर्त्ता को इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्य–निष्पादन मानकों के अनुसार पीपीपी प्रचालक द्वारा उपलब्धि न किए जाने के बारे में कोई शिकायत हो तो वह अपना अभ्यावेदन इस प्राधिकरण को भेजेगा, जो इसके पश्चात् अभ्यावेदन की जांच करेगा और अपनी जांच–रिपोर्ट संबंधित महापत्तन न्यास को भेज देगा। संबंधित महापत्तन न्यास संबंधित छूट करारनामा के प्रावधानों के अनुसार जांच–रिपोर्ट पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

11.9 छूट करारनामा के हस्ताक्षर होने के 15 दिन के अन्दर संबंधित प्रचालक इस प्राधिकरण को छूट करारनामा प्रेषित करेगा जो इसे इसकी वैबसाइट में डालेगा।

11.10 पीपीपी प्रचालक, कार्गो ट्रैफिक, शिप बर्थ के दैनिक उत्पाद, जलयानों के टर्न एराउण्ड के औसत समय, बर्थ मिलने से पूर्व औसत प्रतीक्षा समय और साथ ही साथ प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क के संबंध में तिमाही रिपोर्टें इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करेगा। पीपीपी प्रचालक द्वारा प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के बाद वाले माह के अन्दर तिमाही रिपोर्टें प्रस्तुत की जाएँगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित अन्य कोई सूचना भी समय–समय पर इस प्राधिकरण को प्रस्तुत की जाएंगी।

11.11 यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालक से प्राप्त ऐसी सभी सूचनाओं को अपनी वैबसाइट पर डालेगा। तथापि, यह प्राधिकरण भेजे गए कुछ आंकड़ों/जानकारी को प्रकाशित न किए जाने के बारे में पीपीपी प्रचालक के अनुरोध पर विचार करेगा, जो कि वाणिज्यिक तौर पर संवेदनशील हो सकती हैं। ऐसे अनुरोधों के साथ सन्दर्भित आंकड़ों/सूचनाओं की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के संबंध में विस्तृत औचित्य बताने के साथ ही प्रकाशित किए जाने पर उनके राजस्व/परिचालन पर संभावित प्रतिकूल प्रभाव भी बताए जाएं। इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय अन्तिम होगा।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असाधारण/143/13]

अनुलग्नक–I

पारादीप पत्तन न्यास

बहु–प्रयोजनीय कार्गो बर्थ के लिए संदर्भगत प्रशुल्क अनुसूची

अध्याय 1– परिभाशाएँ तथा सामान्य नियम एवं शर्तें

1.1 परिभाषाएँ–सामान्य

(i) **''तटीय जलयान''** से आशय भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान तथा भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में पूर्णतः प्रयुकत किसी जलयान से है, जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस हो।

(ii) **''विदेश–गामी जलयान''** से आशय तटीय जलयान से भिन्न किसी अन्य जलयान से है।

(iii) **''एफसीएल''** से आशय ऐसे कंटेनरों से है, जिसमें कंटेनर का पूर्ण भार हो।

(iv) **''एलसीएल''** से आशय ऐसे कंटेनरों से है, जिसमें कंटेनर के पूर्ण भार से कम भार हो (ऐसा कंटेनर जिसमें एक से अधिक आयातक/निर्यातक का माल हो)।

(v) **''जोखिम वाला कंटेनर''** से आशय ऐसे कंटेनर से है, जिसमें आईएमओ के अंतर्गत यथा वर्गीकृत जोखिम वाला माल हो।

(vi) **''आयात कंटेनर''** से आशय कंटेनर यार्ड में भंडारित किसी जलयान से उतारा गया माल तथा सड़क अथवा गाड़ी द्वारा माल का परिवहन करना।

(vii) **''निर्यात कंटेनर''** से आशय सड़क अथवा गाड़ी से पहुंचे कंटेनर को कंटेनर यार्ड में भंडारित करना तथा निर्दिष्ट जलयान में माल लादना।

(viii) **''पत्तन क्षेत्र''** से आशय पत्तन का सीमाशुल्क–बद्ध क्षेत्र/पत्तन का परिचालन संबंधी क्षेत्र।

(ix) **''सामान्य कंटेनर''** से आशय सामान्य किस्म के कंटेनरों से है, जो विशिष्ट श्रेणियों में न आते हों, जिन्हें बाद में उल्लेख किया गया हो।

(x) **''रीफर कंटेनर''** से आशय खराब होने वाले माल के वहन में प्रयुकत होने वाले शीतल (रेफ्रिजरेटिड) कंटेनर से है, जिसमें विद्युत सप्लाई का प्रावधान हो ताकि अपेक्षित तापमान को बनाए रखा जा सके।

(xi) **''जोखिम वाला कंटेनर''** से आशय आईएमओ के अंतर्गत यथा वर्गीकृत जोखिम वाले माल से युकत कंटेनर से है।

(xii) **''वाहन–अंतरणीय कंटेनर''** से आशय ऐसे कंटेनर से है, जो यार्ड में भंडारित एक जलयान से उतारा गया माल तथा दूसरे जलयान में परिवहन किया गया।

(xiii) **''आयाम से अधिक कंटेनर''** से आशय ऐसे कंटेनर से है, जिसमें मानक कंटेनर के सामान्य आकार से अधिक 'आयाम–अधिक कार्गो' का वहन करने वाले कंटेनर से है तथा जिसमें विशेष प्रकार के उपकरणों जैसे स्लिंग, शैकल्स, सामान को उठाने वाली बीम इत्यादि की आवश्यकता पड़ती है।

(xiv) **''शट–आउट कंटेनर''** से आशय ऐसे कंटेनर से है, जो एक विशिष्ट जलयान (जैसा कि जलयान पहचान सलाह संख्या अर्थात् वीआईए संख्या) के लिए आयात इनटेक के रूप में पत्तन में प्रवेश करता है तथा किन्हीं भी कारणों से कंटेनर विशिष्ट प्रकार के जलयान से नहीं जुड़ पाता है तो कनटेनर को 'शट–आउट' कहा जाता है।

(xv) **''बैंक टू टाउन कंटेनर''** से आशय ऐसे कंटेनर से है जो निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश करता है किन्तु किसी भी कारण से निर्यात नहीं हो पाता है तथा टाउन में वापस भेज दिया जाता है।

(xvi) **''वीआईएएन''** से आशय जलयान पहचान सलाह संख्या से है।

(xvii) **''प्रति दिन''** से आशय प्रत्येक कैलेण्डर दिवस से है, जब तक कि अन्यथा उल्लेख न किया गया है।

1.2 <u>सामान्य शर्तें एवं नियम</u>

(i) (क) व्यापार के सामान्य लाइसेंस वाला, भारतीय ध्वज वाला विदेश–गामी जलयान, सीमाशुल्क रूपांतरण आदेश के आधार पर तटीय मार्ग में परिवर्तित हो सकता है।

(ख) विदेशी ध्वज वाला विदेश–गामी जलयान, महानिदेशक, जहाज द्वारा जारी तटीय समुद्रीयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय मार्ग में परिवर्तित हो सकता है।

(ग) इस प्रकार का परिवर्तन होने के मामलों में, तटीय दरें उस समय से लदान–पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगीं, जब जलयान तटीय–माल लादना प्रारंभ कर देता है।

(घ) इस प्रकार का परिवर्तन होने के मामलों में तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगीं, जब तक कि जलयान, तटीय कार्गो को उतारने का कार्य पूरा नहीं कर लेता, उसके शीघ्र बाद विदेश–गामी दरें, डिसचार्ज पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगीं।

(ड.) महानिदेशक, जहाज से तटीय लाइसेंस प्राप्त समर्पित भारतीय तटीय जलयानों के लिए कोई अन्य दस्तावेज तटीय दरों की पात्रता के लिए अपेक्षित नहीं होगा।

(ii) जलयान की स्थिति ही, जैसी कि सीमाशुल्क द्वारा अथवा महानिदेशक, जहाज द्वारा जारी प्रमाणपत्र में उल्लिखित हो, जलयान से संबंधित प्रभारों को लगाने के प्रयोजन की दृष्टि से 'तटीय' अथवा 'विदेश–गामी' श्रेणी में वर्गीकृत करने के उद्देश्य से निर्णायक कारक होगी तथा कार्गो की किस्म अथवा प्रारंभ, इस प्रयोजन के लिए कोई महत्व नहीं रखेगा।

(iii) जलयान से संबंधित प्रभार, जहाज के स्वामी/स्टीमर एजेंट पर लगाए जाएँगे।

(iv)(क) सभी तटीय जलयानों के लिए जलयान से संबंधित प्रभार, अन्य जलयानों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होंगे।

(ख) सभी तटीय जलयानों के लिए कंटेनर से संबंधित प्रभार सामान्य कंटेनर से संबंधित प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होंगे।

(ग) कंटेनर से संबंधित प्रभारों के मामले में मिश्रित बॉकस दर पर रियायत लागू है। जहाँ मद–वार प्रभार लगाए जाते हैं, वहाँ समुद्र–तट स्थानांतरण के लिए सभी सम्बद्ध प्रभारों पर रियायत लागू होगी।

(घ) इस रियायत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पत्तन से कंटेनर, जो भारतीय पत्तन 'क' से आगे पारगमन के लिए भारतीय पत्तन 'ख' में पहुँचता है, तटीय समुद्री यात्रा के लिए संबद्ध प्रभारों के लिए भी पात्र होगा। दूसरे शब्दों में, तटीय समुद्री–यात्रा शुरू करने के लिए अनुमति प्राप्त जलयानों द्वारा भारतीय पत्तनों से/तक उठाए गए कार्गो/कंटेनर, इस रियायत के लिए पात्र होंगे।

(ड.) तटीय कंटेनरों/जलयानों के लिए प्रभार, भारतीय रुपयों में रखे जाएँगे एवं एकत्र किए जाएँगे।

(v) विलंबित अदायगियों/वसूलियों पर ब्याज :

(क) इन दरों के मान के अंतर्गत विलंबित अदायगियों पर दंड ब्याज प्रयोकता अदा करेगा। इसी प्रकार से, आपरेटर विलंबित वसूलियों पर दंड ब्याज देगा।

(ख) स्टेट बैंक ऑफ इंडिया (एसबीआई) की उधार की प्राथमिक ब्याज दर से 2% अधिक दंड की ब्याज दर होगी। दंड ब्याज दर आपरेटर एवं पत्तन का उपयोग करने वालों दोनों पर समानरूप से लागू होगी।

(ग) वसूली में विलंब की गणना, सेवाओं के पूरा होने की तारीख से अथवा प्रयोकताओं द्वारा अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, 20 दिन होगी।

(घ) प्रयोकताओं द्वारा अदायगियों में विलंब की गणना, आपरेटर द्वारा बिलों को प्रस्तुत करने की तारीख के बाद केवल 10 दिन होगी। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहाँ अदायगी, महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट पत्तन न्यास की सेवाओं/संपत्तियों का उपयोग करने से पूर्व की जानी है/अथवा जहाँ प्रभारों की अदायगी अग्रिम रूप में, दरों के मान में एक शर्त के रूप में निर्धारित हो।

(vi) सभी प्रभारों को प्रत्येक बिल के कुल योग में रुपए के अगले ऊँचे स्तर में पूर्णांकित किया जाएगा।

अध्याय–2 कंटेनर से संबंधित प्रभार

2.1 सामान्य शर्तें एवं नियम :

(i) एक कंटेनर जो मूल रूप से पारगमन कंटेनर के रूप में घोषित किया गया था, जिसे बाद में गाड़ी अथवा सड़क परिवहन से ले जाया गया, पारगमन कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देगा तथा इसे सामान्य आयात कंटेनर के रूप में माना जाएगा तथा निर्धारित प्रभार, यथा लागू, देय होंगे।

(ii) 20′ से कम अथवा 20′ तक के कंटेनर एक टीईयू (बीस के समकक्ष यूनिट) के रूप में गिने जाएँगे तथा 20′ से अधिक तथा 40′ तक के कंटेनर एफईयू (चालीस के समकक्ष यूनिट) के रूप में, प्रशुल्क के प्रयोजन की दृष्टि से, गिने जाएँगे।

(iii) लम्बाई में 20′से अधिक तथा चौड़ाई में 40′ तक के कंटेनरों के लिए सभी प्रभार, निर्धारित लागू प्रभारों के 150 प्रतिशत होंगे।

(iv) ऐसे कंटेनरों पर, जो मानक आकार से भिन्न होंगे, जहाँ विशिष्ट प्रकार के उपकरणों/स्लिंगों/ संचालन की आवश्यकता पड़ेगी, लागू दरों से दोगुने प्रभार लगाए जाएँगे। ऐसे कंटेनरों में क्षतिग्रस्त कंटेनर भी शामिल होंगे तथा जिनके लिए विशिष्ट किस्म के उपकरणों की जरूरत हो।

2.2 कंटेनर से संबंधित प्रभार

कंटेनर की लदाई–उतराई के लिए एवं संचालन के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभार, कंटेनरों एवं पत्तन से गुजरने वाले कंटेनरयुकत कार्गो के संबंध में ली गई सेवाओं के लिए शिपिंग लाइनों अथवा जलयानों के एजेंटों अथवा कार्गो के एजेंटों द्वारा देय होंगे :–

क. लदाई–उतराई प्रभार

सामान्य कंटेनर

क.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (₹.में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	जहाज से कंटेनर यार्ड तक अथवा विपरीततः	3755.04	3032.92	2253.03	1819.75
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विपरीततः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	1877.52	1877.52	1877.52	1877.52
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विपरीततः (सीधे डिलीवरी एवं निर्यात इनटेक)	577.70	577.70	577.70	577.70

रीफर कंटेनर

क.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (₹.में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विपरीततः	3755.04	3032.92	2253.03	1819.75
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विपरीततः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	1877.52	1877.52	1877.52	1877.52
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विपरीततः (सीधे डिलीवरी एवं निर्यात इनटेक)	577.70	577.70	577.70	577.70

जोखिम वाले कंटेनर

क.सं.	विवरण	दर ₹.में	
		विदेशी कंटेनर	तटीय कंटेनर
		लदा हुआ	लदा हुआ
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विपरीततः	4694.65	2817.13
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विपरीततः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	2346.48	2346.48
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विपरीततः (सीधे डिलीवरी एवं निर्यात इनटेक)	722.12	722.12

पारगमन कंटेनर

क.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (₹.में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	1 – 3000 टीईयू	4332.74	3755.04	2599.64	2253.03
2	3001 – 6000 टीईयू	4043.89	3466.2	2426.33	2079.72
3	6001 – 9000 टीईयू	3755.04	3177.34	2253.03	1906.4
4	उसके बाद	3466.2	2888.49	2079.72	1733.1

टिप्पणियाँ

(i) उसी वित्तीय वर्ष में शिपिंग लाइनों अथवा एजेंटों द्वारा लाए गए कुल टीईयू पर दर आधारित है।

(ii) जिस कंटेनर को मूल रूप से पारगमन कंटेनर घोषित किया गया था किन्तु बाद में गाड़ी अथवा सड़क द्वारा परिवहन किए जाने पर इस प्रकार का कंटेनर 'पारगमन कंटेनर' की अपनी पहचान खो बैठेगा तथा इसे सामान्य आयात कंटेनर के रूप में माना जाएगा एवं यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।

आयाम से अधिक मालवाही कंटेनर

क.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (₹.में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विपरीततः	7510.09	6065.83	4506.05	3639.5
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विपरीततः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	3755.04	3755.04	3755.04	3755.04
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विपरीततः (सीधे डिलीवरी एवं निर्यात इनटेक)	1155.4	1155.4	1155.4	1155.4

टिप्पणीः यथोकत समेकित प्रभारों में निम्नलिखित कारक शामिल हैं, अर्थात् जहाजी–कुली, गेन्ट्री केन का प्रयोग, ट्रांसफर केन का प्रयोग, कंटेनरों के खाली भार पर घाट–शुल्क, कंटेनरीकृत माल पर घाट–शुल्क, रेलवे की अवसंरचना के लिए परिवहन एवं अंशदान।

(ख) पत्तन के परिसर में भंडारित कंटेनर के लिए ड्वैल–टाइम प्रभार :

क.सं.	विवरण	प्रति कंटेनर प्रति दिन के लिए अथवा उसके हिस्से के लिए दर (₹.में)		
		लंबाई में 20′ तक	लंबाई में 20′ से अधिक किन्तु 40′ तक	लंबाई में 40′ से ऊपर
1	गैर–आईसीडी/सीएफएस आयात–लदा हुआ			
	पहले 2 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	3-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69

क.सं.	विवरण	प्रति कंटेनर प्रति दिन के लिए अथवा उसके हिस्से के लिए दर (₹.में)		
		लंबाई में 20′ तक	लंबाई में 20′ से अधिक किन्तु 40′ तक	लंबाई में 40′ से ऊपर
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.2	2182.4	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	उसके बाद	1835.48	3670.97	5506.45
2	गैर–आईसीडी/सीएफएस आयात–खाली			
	पहले 2 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	3-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.2	2182.4	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	उसके बाद	1835.48	3670.97	5506.45
3	गैर–आईसीडी/सीएफएस निर्यात–लदा हुआ			
	पहले 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	4-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.2	2182.4	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	उसके बाद	1835.48	3670.97	5506.45

क.सं.	विवरण	प्रति कंटेनर प्रति दिन के लिए अथवा उसके हिस्से के लिए दर (₹.में)		
		लंबाई में 20′ तक	लंबाई में 20′ से अधिक किन्तु 40′ तक	लंबाई में 40′ से ऊपर
4	गैर–आईसीडी/सीएफएस निर्यात–खाली			
	पहले 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	4-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.2	2182.4	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	उसके बाद	1835.48	3670.97	5506.45
5	सीएफएस आयात लदा हुआ–सड़क द्वारा ले जाया गया			

	पहले 2 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	3-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.2	2182.4	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	उसके बाद	1835.48	3670.97	5506.45
6	सीएफएस आयात खाली—सड़क द्वारा ले जाया गया			
	पहले 2 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	3-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.2	2182.4	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
7	सीएफएस निर्यात लदा हुआ—सड़क द्वारा ले जाया गया			
	पहले 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	4-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.2	2182.4	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
8	सीएफएस निर्यात खाली—सड़क द्वारा ले जाया गया			
	पहले 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	4-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.2	2182.4	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
क.सं.	**विवरण**	**प्रति कंटेनर प्रति दिन के लिए अथवा उसके हिस्से के लिए दर (₹.में)**		
		लंबाई में 20′ तक	**लंबाई में 20′ से अधिक किन्तु 40′ तक**	**लंबाई में 40′ से ऊपर**
9	आईसीडी आयात एवं निर्यात भारित अथवा खाली—रेल द्वारा ले जाया गया			
	पहले 5 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	6-15 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	16-30 दिन	1835.48	3670.97	5506.45
	उसके बाद	3670.97	7341.93	11012.9

10	पारगमन–लदा हुआ			
	पहले 15 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	16-30 दिन	1835.48	3670.97	5506.45
	उसके बाद	3670.97	7341.93	11012.9
11	पारगमन–खाली			
	पहले 7 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	8-15 दिन	1091.2	2182.4	3273.59
	उसके बाद	3670.97	7341.93	11012.9

टिप्पणियाँ :

(i) कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि की गणना, उस दिन क अगले दिन से की जाएगी, जब कंटेनर की लदाई/डिलीवरी/हटाने की तारीख के दिन तक किनारे पर उतारने के दिन से होगी तथा इसमें रविवार एवं छुट्टियाँ शामिल हैं किन्तु सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियाँ एवं पत्तन के कार्य–दिवस शामिल नहीं हैं।

(ii) पारगमन कंटेनर, उकत मद (4) में यथा निर्धारित रियायती ड्वैल समय खो बैठेगा, यदि बाद में स्थानीय तौर पर प्रेषण की विधि बदल दी जाती हो अथवा भरी हुई सामग्री को निकालने/भरी हुई सामग्री के लिए कंटेनर भाड़ा स्टेशन बदल जाता हो। इस प्रकार के कंटनरों के लिए ड्वैल टाइम प्रभार की वसूली, मद सं. 1 अथवा 2 में यथा निर्धारित आयात कंटेनरों के सममूल्य पर, जैसा लागू हो, की जाएगी।

(iii) पारगमन कंटेनर, जिसे बाद में रेल द्वारा प्रेषण की विधि को आईसीडी में बदल दिया जाता है, ड्वैल टाइम प्रभार फीस लगाने के प्रयोजन की दृष्टि से अन्य आईसीडी कंटेनरों के रूप में माना जाएगा तथा उकत मद (4) में उल्लिखित दरों पर प्रभारित होगी। ऐसे मामलों में अतिरिकत स्थानांतरण प्रभार, कंटेनर से कंटेनर यार्ड तक, आईसीडी यार्ड तक के संचालन के लिए लागू होगा।

(iv) विदेशी पत्तन से कंटेनर, कंटेनर टर्मिनल पर उतरने पर, जिसे बाद में तटीय यात्रा पर भारतीय पत्तन पर पारगमन अथवा विपरीततः किया जाता है, विदेश–गामी जलयानों के लिए निर्धारित पारगमन प्रभार के 50% पर तथा तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित 50% पर प्रभारित किया जाएगा।

(v) सामान्य आयात कंटेनर को जिसे बाद में रेल द्वारा प्रेषण की विधि को आईसीडी में बदला जाता है, निशुल्क अवधि का लाभ मिलेगा, जो केवल सामान्य आयात कंटेनर पर लागू होता है। ऐसे मामलों में अतिरिकत स्थानांरण प्रभार, कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनर के संचलन के लिए लागू होगा।

(vi) शट–आउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि की गणना उस दिन के अगले दिन से की जाएगी, जब कंटेनर, लदाई/डिलीवरी के दिन तक शट–आउट बन जाता है।

(vii) अधिक ऊँचाई वाले एवं अधिक आयाम वाले कंटेनरों पर सामान्य लागू प्रभारों से तीन गुना ज्यादा प्रभार लगेगा।

(viii) जोखिम वाले कंटेनरों पर सामान्य लागू प्रभारों से 1.25 गुना प्रभार लगेगा।

(ix) पत्तन के भीतर कंटेनरों को भरने की स्थिति में ड्वैल–समय प्रभार निम्न रूप में लगेगाः

(क) माल भरने से पूर्व ड्वैल–समय प्रभार वही लगेगा, जो खाली कंटेनरों पर लागू होता है।

(ख) निशुल्क अवधि एवं ड्वैल समय प्रभार, भारित निर्यात कंटेनरों पर लागू प्रभार, उस दिन के अगले दिन से लगेगा, जिस दिन माल भरने का कार्य पूरा हो जाता है तथा पत्तन को सूचित किया जाता है।

(x) कंटेनरों की नीलामी होने की स्थिति में, नीलामी समाप्त होने के बाद, खाली कंटेनरों पर ड्वैल समय प्रभार, जिस दिन माल को उतारने का कार्य पूरा हो जाता है, उसके अगले दिन से लगेगा।

(xi) भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए नहीं लगेंगे, जिस अवधि के दौरान टर्मिनल इस स्थिति में नहीं है कि जब प्रयोकत द्वारा अनुरोध करने पर, वह निश्चित किए जा सकने वाले कारणों से कंटेनरों को डिलीवर कर सके।

(xii) त्यकत एफसी कंटेनरों/नौभार परेषक के स्वामी वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार, लिखित में त्यकत कंटेनर की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर के उतरने की तारीख से 75 दिनों तक, जो भी पहले हो, निम्न शर्तों के अधीन लगेंगेः

(क) परेषिति (माल पाने वाला) किसी भी समय त्यकत कंटेनर के बारे में पत्र जारी कर सकता है।

(ख) यदि परेषिति त्यकत कंटेनर के बारे में इस प्रकार का पत्र जारी नहीं करना चाहता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ इस प्रकार का पत्र भी त्यकत कंटेनर के बारे में निम्न शर्तों के अधीन जारी कर सकता हैः

(i) माल सहित कंटेनरों की सुपुर्दगी, लाइन लेगी तथा लाइन इसे या तो वापस लेगी अथवा पत्तन के परिसर से हटाएगी।

(ii) कंटेनर की सुपुर्दगी लेने से पूर्व लाइन, माल एवं कंटेनर पर लगे पत्तन संबंधी सभी प्रभारों को अदा करेगी।

(ग) कंटेनर एजेट/एमएलओ सभी आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेंगे तथा परिवहन एवं माल को खाली करने की लागत भरेंगे। यदि वे विनिर्दिष्ट अवधि में इस प्रकार की कार्रवाई करने में विफल रहते हैं तो कंटेनर पर भी भंडारण प्रभार, तब तक लगते रहेंगे, जब तक कि कार्गो को निकालने के लिए शिपिंग लाइन द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाइयाँ पूर्ण नहीं हो जातीं।

(घ) जब कंटेनर, सीमाशुल्क के अधिकारियों द्वारा पकड़ा/जब्त कर लिया जाता है तो उसे 75 दिन की निर्धारित समय–सीमा में खाली नहीं किया जा सकता है, ऐसी स्थिति में भंडारण प्रभार उस दिन से लगना बंद हो जाएगा, जिस दिन सीमाशुल्क कार्गो को छोड़ने का आदेश जारी करता है बशर्ते कि लाइनें आवश्यक औपचारिकताओं को पूरा करती हों तथा परिवहन एवं खाली करने की लागत को वहन करती हों। अन्यथा, पकड़े गए/जब्त किए गए कंटेनरों को लाइन द्वारा/पत्तन के परिसर से परेषिति द्वारा हटाया जाना चाहिए और सीमाशुल्क–बद्ध क्षेत्र में रखा जाना चाहिए तथा ऐसी स्थिति में भंडारण शुल्क प्रभार उस दिन से लगने बंद हो जाएंगे, जिस दिन इन्हें हटाया जाएगा।

ग <u>कंटेनर वाले जलयानों को दी गई विविध सेवाओं के लिए प्रभारः</u>

रीफर अनुवीक्षण एवं कनेकशन

क.सं.	विवरण	दर ₹. में			
		विदेश–गामी जलयान		तटीय जलयान	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	रीफर कंटेनरों की बिजली की खपत एवं अनुवीक्षण के लिए प्रत्येक 4 घंटे अथवा उसके हिस्से के लिए अतिरिकत प्रभार	281.66	281.66	281.66	281.66

टिप्पणीः रीफर कंटेनरों के मामले में भी निर्धारित दरों पर बिजली के अतिरिकत प्रभार लागू होंगे।

दी गई अन्य सेवाएँ

क.सं.	विवरण	दर ₹.में			
		विदेश–गामी जलयान		तटीय जलयान	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	सीमा–शुल्क के निरीक्षण के लिए अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए टर्मिनल में एक यार्ड से दूसरे यार्ड में कंटेनरों का स्थानांतरण तथा उसके बाद डिलीवरी के लिए कंटेनरों का लदान	2432.46	2432.46	2432.46	2432.46
2	सीमा शुल्क के निरीक्षण के लिए अथवा पूर्व व्यवस्था द्वारा किसी अन्य प्रयोजन के लिए निर्धारित यार्ड में कंटेनरों को सुचारू ढंग से रखने के लिए अतिरिकत सेवा–प्रभार	286.10	286.10	286.10	286.10

हैच कवर को खोलना एवं उसे बदलना

क.सं.	विवरण	दर ₹.में	
		विदेश–गामी जलयान	
		लदा हुआ	खाली
1	जहाजी घाट पर इसे रखते हुए	4225.48	2535.29
2	जहाजी घाट पर इसे न रखते हुए	1689.94	1013.97

टिप्पणीः यदि एक कार्य संचालन किया जाता है तो यथोकत हैच कवर के 'संचालन–प्रभार' आधे लगाए जाएँगे।

एक हैच से दूसरे हैच में अथवा उसी हैच में

क.सं.	विवरण	प्रति टीईयू दर (₹.)			
		विदेश–गामी	तटीय	विदेश–गामी	तटीय
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली

1	हैच से हैच में स्थानांतरण (केवल 1 मूव सहित)	1408.3	1408.3	844.98	844.98
2	उकत उल्लिखित (क) से भिन्न	5633.77	5633.77	3380.26	3380.26

अध्याय–3 कार्गो से संबंधित प्रभार

कार्गो संचालन के प्रभार, कार्गो का आयात करने वाले द्वारा सीधे ही नीचे दी गई दरों पर, निर्दिष्ट कार्गो पर, देय होंगेः

क **संचालन प्रभार**

क.सं.	वस्तु	यूनिट	दर ₹.में (विदेशी)	छर ₹.में (तटीय)
1	लोहा एवं इस्पात उत्पाद तथा एल्युमिनियम गुट्टिकाएं	टन	447.25	268.35
2	कच्चा लोहा	टन	397.32	238.39
3	तैयार उर्वरक	टन	238.65	143.19
4	खाद्यान्न	टन	238.65	143.19
5	चीनी	टन	178.89	107.34

टिप्पणीः ऊपर उल्लिखित संचालन प्रभार आगे बताई गई मदों के लिए संयोजित प्रभार हैं (i) जलयान से कार्गो की उतराई, जिसमें जहाजी कुली तथा भंडारण के स्थल तक उसे स्थानांतरित करना, स्टैक यार्ड में 5 दिन की निशुल्क अवधि के लिए भंडारण एवं आयातित कार्गो के संबंध में ट्रकों में लदान तथा (ii) स्टैक यार्ड में ट्रकों से कार्गो की उतराई, स्टैक यार्ड में 15 दिनों की अवधि तक के लिए भंडारण, लदान स्थल पर कार्गो का स्थानांतरण करना एवं जहाज पर लदान, जिसमें जहाजी कुली शामिल हो। इस संयोजित प्रभार में घाट–शुल्क, श्रमिक वर्ग की व्यवस्था, जहाँ आवश्यकता हो, शामिल है।

ख निशुल्क **अवधि के बाद भंडारण प्रभारः**

स्टैक यार्ड में भंडारित कार्गो के लिए, अनुमेय निशुल्क अवधि के बाद, भंडारण प्रभार निम्नलिखित होंगेः

(i) आयात कार्गो

(दर ₹.में, प्रति मी. टन प्रति दिन)

क.सं.	वस्तु	6ठे से 12वें दिन के लिए दर	13वें से 19वें दिन के लिए दर	20वें दिन एवं उसके बाद के लिए दर
1	सभी प्रकार के बहु–प्रयोजनीय कार्गो	12.62	18.92	25.23

(ii) निर्यात कार्गो

(दर ₹.में, प्रति मी. टन प्रति दिन)

क.सं.	वस्तु	6ठे से 12वें दिन के लिए दर	13वें से 19वें दिन के लिए दर	20वें दिन एवं उसके बाद के लिए दर
1	सभी प्रकार के बहु–प्रयोजनीय कार्गो	12.62	18.92	25.23

टिप्पणीः

(i) आयातित कार्गो के लिए 5 निशुल्क दिन एवं निर्यात कार्गो के लिए 15 निशुल्क दिन अनुमेय होंगे। निशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियाँ एवं टर्मिनल के गैर कार्य–दिवस शामिल नही होंगे।

(ii) निर्धारित निशुल्क दिनों के बाद कार्गो के ठहराव के लिए भंडारण प्रभार, सभी दिनों के लिए देय होंगे, जिनमें टर्मिनल के गैर–कार्य–दिवस एवं सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियाँ शामिल हैं।

(iii) जब प्रयोकता के अनुरोध पर टर्मिनल आपरेटर किन्हीं कारणों से कार्गो को डिलीवर करने/जहाज पर रखने की स्थिति में नहीं होता है, उस अवधि के लिए कार्गो पर भंडारण प्रभार नहीं लगेगा।

ग **विविध प्रभार**

क.सं.	वस्तु	यूनिट	दर में (₹.)
1	सभी प्रकार के बहु–प्रयोजनीय कार्गो	प्रति टन	19.63

उकत निर्धारित विविध प्रभार, सभी विविध सेवाओं जैसे जहाज–घाट पर कार्गो की साफ–सफाई, कार्गो को तोलना, धूल को दबाना आदि के प्रावधान के लिए संयोजित प्रभार हैं।

अध्याय–4जलयान से संबंधित प्रभार

क बर्थ भाड़ा प्रभार

क.सं.	जलयान	प्रति जीआरटी दर प्रति घंटा अथवा उसका हिस्सा	
		विदेशी–**गामी जलयान (₹.में)**	**तटीय जलयान (₹.में)**
1	**सभी जलयान**	1.236	0.744

टिप्पणी:

(i) बर्थ भाड़े की अवधि की गणना उस समय से की जाएगी, जिस समय जलयान बर्थ पर आता है।

(ii) बर्थ भाड़े में बर्थ पर दी जाने वाली सेवाओं के लिए प्रभार शामिल हैं, जैसे बर्थ का जगह को घेरना, कूड़ा–करकट हटाना, बर्थों को साफ करना, फायर वॉच आदि।

(iii) जब जलयान, टर्मिनल आपरेटर के उपकरण की टूट–फूट के कारण अथवा बिजली की खराबी के कारण अथवा टर्मिनल आपरेटर पर आरोप्य अन्य कारणों से लगातार एक घंटे के लिए अथवा अधिक के लिए बेकार खड़ा रहता है, तब बर्थ भाड़ा उस अवधि के लिए नहीं लगाया जाएगा।

(iv) (क) जब जलयान के चलने की तैयारी के सिगनल के बाद बर्थ भाड़ा 4 घंटे के लिए नहीं लगेगा।

(ख) बर्थ भाड़े पर रोक के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय–सीमा में ज्वारभाटे की स्थितियाँ, खराब मौसम के अनुकूल न होने पर तथा रात्रि में नौचालन न हो पाने के कारण जहाज का प्रतीक्षा समय शामिल नहीं होगा।

(ग) जलयान का मास्टर/एजेंट, ज्वारभाटे एवं मौसम की स्थितियाँ अनुकूल होने पर ही जलयान को चलाने की तैयारी का सिगनल देगा।

ख दंड बर्थ भाड़ा प्रभार

क.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी ₹.में
1	6 घंटों तक	12.62
2	6 घंटे से ऊपर किन्तु 12 घंटे तक	18.92
3	12 घंटे से ऊपर	37.85

टिप्पणी:

(i) यथोकत उल्लिखित दंड बर्थ प्रभार, 2 घंटे से अधिक होने पर, बर्थ भाड़ा प्रभार के अलावा, लगाया जाएगा।

(ii) उकत उल्लिखित दंड बर्थ भाड़ा प्रभार, उस स्थिति में नहीं लगाया जाएगा, यदि ज्वारभाटे की विपरीत स्थितियों अथवा खराब मौसम एवं बारिश के कारण टर्मिनल अथवा पत्तन पर आरोप्य कारणों से जलयान बेकार खड़ा रहता है, जिसके परिणामस्वरूप जलयान का परिचालन रूक जाता है।

(iii) (क) एक समय–सीमा निर्धारित होगी, जिसके बाद बर्थ भाड़ा लागू नहीं होगा, जलयान द्वारा चलने की तैयारी का सिगनल देने के बाद बर्थ भाड़ा 4 घंटे के लिए बंद जो जाएगा। बर्थ भाड़े पर रोक के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय–सीमा में ज्वारभाटे की स्थितियाँ, खराब मौसम के अनुकूल न होने पर अथवा रात्रि में नौचालन की सुविधाओं के न होने पर जहाज की प्रतीक्षा अवधि शामिल न होगी।

(ख) झूठे सिगनल के लिए 'दंड बर्थ भाड़ा', एक दिन के बर्थ भाड़ा प्रभार के तुल्य होगा।

(ग) जलयान का मास्टर/एजेंट, ज्वारभाटे एवं मौसम की स्थितियों के अनुकूल होने पर ही जलयान के चलने की तैयारी का सिगनल देगा।

(घ) बर्थ भाड़े पर रोक के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय–सीमा में ज्वारभाटे की स्थितियाँ अनुकूल न होने पर जलयान की प्रतीक्षा अवधि शामिल न होगी।

अध्याय–5 सामान्य टिप्पणी

प्रशुल्क –सीमा को मुद्रास्फीति के सूचकांक से जोड़ा जाएगा किन्तु थोक मूल्य सूचकांक (डब्लूपीआई) में 1 जनवरी, 2013 से संबंधित वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाला परिवर्तन 60% की सीमा तक हो। प्रशुल्क सीमाओं का इस प्रकार का स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा तथा समायोजित प्रशुल्क सीमा संबंधित वर्ष की 1 अप्रैल से अगले वर्ष की 31 मार्च तक लागू रहेगी।

———

अनुलग्नक–II

कार्य–निष्पादन **के मानक**

क. कंटेनर्स

क.सं.	**कार्य**–निष्पादन **के मानक**	
1	बर्थ की सकल आउटपुट	25 मूव/केन/घंटा
2	कंटेनरों के लिए पारगमन भंडारण ड्वैल–समय	
	आयात	2 दिन
	निर्यात	4 दिन
3	प्राप्ति/डिलीवरी संबंधी कार्य के लिए टर्न–एरांउड समय	
	कंटेनरों के लिए ट्रेलर (एकल संचालन)	2 घंटे
	कंटेनरों के लिए ट्रेलर (दोहरी संचालन)	4 घंटे
	आईसीडी कंटेनरों के लिए रेक (एकल संचालन)	6 घंटे
	आईसीडी कंटेनरों के लिए रेक (दोहरी संचालन)	12 घंटे

ख. बहु–प्रयोजनीय मालवाहीजहाज

मालवाहीजहाज की श्रेणी	**सांकेतिकमानक**
लौह एवं इस्पात संबंधी उत्पाद एवं एल्युमीनियम गुट्टिकाएँ	4000 टन प्रतिदिन
कच्चा लोहा	4505 टन प्रतिदिन
तैयारउर्वरक	10000 टन प्रतिदिन
खाद्यान	10000 टन प्रतिदिन
चीनी	7500 टन प्रतिदिन

पारगमन भंडारण ड्वैल समय

ब्रेक बल्क कार्गो का पारगमन भंडारण ड्वैल समय उसी प्रकार से परिकलित किया जाएगा, जैसा कि टर्मिनल में कंटेनर के लिए परिकलित किया जाता है। ब्रेक बल्क कार्गो के लिए पारगमन भंडारण ड्वैल समय, कार्गो के प्रत्येक यूनिट के कुल समय स`है, जो पत्तन में एक माह के दौरान विद्यमान रहता है एवं टर्मिनल में उस माह के दौरान संचालित किए गए कार्गो यूनिटों की संख्या से विभाजित किया जाता है। इसे और अधिक स्पष्ट करने के लिए, पत्तन में ब्रेक बल्क कार्गो जितने समय तक रहता है, वह समय तट पर उतरने की तारीख एवं समय से तब प्रारंभ होगा, जब पत्तन से रवानगी की तारीख एवं समय होगा, यह उन मामलों में होगा जब पत्तन क्षेत्र में प्रविष्ट हुए कार्गो की तारीख एवं समय से आयात एवं निर्यात नौवहन की तारीख एवं समय तक होगा।

आयात

क.सं.	**विवरण**	**पारगमन भंडारण ड्वैल समय**
1	अन्य साफ–सुथरे कार्गो (स्टैक यार्ड में)	जलयान की डिस्चार्जिंग किया के पूरे होने की तारीख के बाद 10 दिन

निर्यात

क.सं.	**विवरण**	**पारगमन भंडारण ड्वैल समय**
1	अन्य साफ–सुथरे कार्गो (स्टैक यार्ड में)	जलयान की डिस्चार्जिंग किया के पूरे होने की तारीख के बाद 10 दिन

निर्धारित कार्य–निष्पादन के मानक को पूरा करने में गिरावट की स्थिति में अधिमानता 10% होगी।

प्राप्ति/डिलीवरी क्रिया के लिए टर्न एराउंड समयः

प्राप्त/डिलीवरी किया के लिए टर्न एराउंड समय कार्गो की लदाई/उतराई के लिए लगा समय होगा, जिसे एक माह में काम में लगाए गए ट्रकों/ट्रेलरों/रेकों की संख्या से, जैसी स्थिति हो, विभाजित किया जाएगा। इसके अलावा, यदि ट्रक/ट्रेलर/रेक, टर्मिनल में पहली प्रविष्टि पर लदाई एवं उतराई, दोनों कियाएँ करता है तो उन ट्रक/ट्रेलरों/रेकों के लिए आबंटित समय दुगुना हो जाएगा।

क.सं.	**विवरण**	**समय**
1	(i) पारंपरिक कार्गो के लिए ट्रक (एकल किया)	4 घंटे
2	(ii) पारंपरिक कार्गो के लिए ट्रक (दोहरी किया)	8 घंटे

निर्धारित कार्य–निष्पादन के मानक को पूरा करने में गिरावट की स्थिति में अधिमानता 10%होगी।

कार्य–निष्पादन **मूल्यांकन एवं निर्णीत हरजाने का आकलन**

कार्य–निष्पादन मूल्यांकन, छूट ग्राहियों द्वारा प्रस्तुत रिपोर्टों और/अथवा छूट–ग्राहियों के रिकार्डों और/
अथवा छूट प्रदान करने वाले प्राधिकरण द्वारा की गई जांच के द्वारा प्रस्तुत रिपोर्टों पर किया जाएगा। छूट ग्राही औसत कार्य–निष्पादनमें 10% (दस प्रतिशत) की प्रत्येक कमी के लिए संबंधित तिमाही के कुल राजस्व की 1% (एक प्रतिशत) की दर पर निर्धारित किए गए निर्णीत हर जाने की अदायगी करने हेतु बाध्य होगा जो कि नीचे बताए गए ढंग के अनुसार मूल्यांकित किया जाएगा।

प्रत्येक कार्य–निष्पादन मानक ऊपर उल्लिखित ढंग में एक औसत के रूप में आकलित की जाती है। वास्तविक औसत कार्य–निष्पादन की तुलना में एक मानक का मूल्यांकन निर्धारित मानक के प्रति किया जाएगा। इस कमी का परिकलन निर्धारित मानक की प्रतिशतता के रूप में किया जाएगा। प्रत्येक कार्य–निष्पादन के संबंध में कमी को अधिमानता दी जाएगी जो इसके लिए निर्धारित होगी। औसत कार्य–निष्पादन में समग्र कमी का मूल्यांकन प्रत्येक कार्य–निष्पादन मानकों के संबंध में आकलित कमी के कुल के रूप में किया जाएगा। उदाहरण के लिए यदि कुल बर्थ उत्पाद में कमी एकस % है, पारगमन भंडारण ड्वैल समय में वाई % है और प्राप्ति/सुपुर्दगी परिचालनों के लिए टर्न एराउण्ड समय जैड% और इस प्रकार की कमियों के लिए निर्धारित किया गया अधिमान कमशः 0.7, 0.2 और 0.1 है, तो इस प्रकार से औसत कार्य–निष्पादन में समग्र कमी (0.7 एकस + 0-2 वाई + 0.1 जैड) % होगी।

———

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 3rd March, 2014

No. TAMP/10/2014-PPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Paradip Port Trust for fixation of reference tariff for development of Multipurpose Berth at Paradip Port Trust under the revised guidelines for determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, which were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. dated 30 September, 2013 vide Gazette No. 254, as in the Order appended hereto.

Tariff Authorityfor Major Ports

No. TAMP/10/2014–PPT

Paradip Port Trust (PPT) - - - Applicant

O R d E R

(Passed on this19th day of February 2014)

This case deals with the proposal received from Paradip Port Trust (PPT) for fixation of Reference tariff for development of Multipurpose Berth at PPT to handle Containers and clean cargo.

2. The Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No.PR-14019/16/2012-PG dated 31 July 2013 had issued 'Guidelines for determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013' under Section 111 of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963 on 31 July 2013. In compliance of the policy directives issued by the (MOS) under Section 111 of the MPT Act, 1963, the said Guidelines were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. in the Gazette of India on 8 August 2013, vide Gazette No.214. The said Guidelines were effective from 31 July 2013.

3. Based on a proposal filed by the Paradip Port Trust (PPT) under cover of its letter dated 14 August 2013, this Authority has passed an Order No.TAMP/38/2013-PPT dated 30 August 2013 fixing indexed Reference tariff for the Multipurpose Berth for handling clean cargo including containers at PPT adopting its own upfront tariff rates approved by this Authority vide its Order dated 19 January 2010 followed by review Order dated 31 March 2010. The said Order was notified in the Gazette of India on 20 September 2013 vide Gazette No.246.

4. Subsequently, the MOS issued revised Guidelines for determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013 under Section 111 of the Major Port Trusts Act and made it effective from 9 September 2013. The said revised guidelines were notified in the Gazette of India on 30 September 2013 vide Gazette No.254.

5.1. In this backdrop, the PPT under cover of its letter dated 20 January 2014 had filed a proposal for revision of the Reference tariff for development of Multipurpose Berth at PPT, under the revised Guidelines for determination of Tariff for Port Projects at Major Ports, 2013. In the said proposal, the PPT, on the ground that the Reference tariff

approved for its multipurpose berth is low and the bidders have represented stating that the project may not be bankable at the notified reference tariff, had proposed adoption of the reference tariff approved for Visakhapatnam Port Trust (VPT) for container related operations, the upfront tariff approved for Kandla Port Trust (KPT) multipurpose berth for other break bulk cargo and for some services, the PPT had proposed to retain its own indexed reference tariff approved in August 2013.

5.2. Since the 2013 Guidelines requires the port to adopt the upfront tariff as available in its own port or in any other major port and does not provide to pick and choose the upfront tariff for different commodities from different major port trusts, the proposal filed by the PPT was not found to be in line with the approach prescribed in the 2013 revised guidelines. In view of the above position, the proposal of PPT was returned vide our letter dated 24 January 2014 and it was conveyed to PPT that we would not be in a position to take up the proposal of PPT for further processing in the present form. The PPT was also requested to have a re-look at its proposal, based on the stipulations contained in clause 2.4 of the revised guidelines of 2013, if it so desires.

6.1. In this connection, the PPT responded vide its letter dated 31 January 2014. From the response of PPT, it was seen that instead of its earlier proposal to adopt the reference tariff available at VPT for handling container and the upfront tariff fixed for the multipurpose cargo berth at KPT for handling clean multipurpose cargo, the PPT in its proposal of 31 January 2014 had proposed adoption of the reference tariff of two different projects of one port i.e. KPT. In other words, for handling clean multipurpose cargo, the PPT proposed adoption of upfront tariff of KPT Multipurpose berth (Case No. TAMP/35/2008-KPT, notified on 7 February 2013) and for handling containers, the PPT proposed adoption of the Reference tariff of KPT Container terminal (Case No. TAMP/43/2013-KPT, notified on 21 October, 2013).

6.2. The PPT, vide the said letter, also mentioned that the revised guidelines do not specify to consider the tariff of only nearest port and permits to adopt the reference tariffs of any other port and that there is no provision regarding the need for similarity of equipment proposed for the facility as long as same commodities are handled in the terminal whose reference tariffs are proposed to be adopted.

7.1. The PPT proposal dated 31 January 2014 was scrutinized and it was seen that significant issues arose from the proposal. Accordingly, the PPT was requested vide our letter dated 5 February 2014 to address the issues raised by us pointedly and furnish its response at the earliest so as to enable us proceed further. The PPT was also requested to examine to file its proposal based on the stipulations contained in clause 2.4 of the revised guidelines of 2013 (based on the principles of 2008 Guidelines), if it so desires**.**

7.2. The PPT vide its letter dated 07 February 2014 has responded. The issues raised by us vide our letter dated 05 February 2014 and the response of PPT thereon vide its letter dated 07 February 2014 are summarized and tabulated below:

Sr. No	**Issues raised by us**	**Reply of PPT**
(i)	PPT has not explained how its proposal to adopt the rates of two different projects though of the same port i.e. KPT, fits into the stipulations contained in the revised 2013 guidelines.	Paradip Port Trust had initiated the bid process for the subject project based on TAMP notified Tariffs dated. 28.04.2010 which were indexed vide notification No. TAMP/38/2013-PPT, dated 20.09.2013. during the pre-bid meeting, shortlisted applicants had expressed their concerns regarding the Tariff being on lower side in comparison to other Major Ports, impacting the project bankability. Further, PPT was unsuccessful in receiving any bid for the project. In view of this, the Port compared the Tariff applicable at PPT vis-a-vis the tariff of the same commodities at other major ports and
(ii)	The PPT has not furnished detailed and sufficient justification to show that the rates of two different projects at KPT would be representative tariff for the proposed facility of the PPT as per the stipulation contained in clause 2.2 of the revised Guidelines of 2013.	

<table>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>concluded that the notified Tariff for the project are on the lower side. As per the Tariff guidelines, if the highest tariff fixed for a particular commodity in the concerned Major Port Trust does not represent the project proposed to be developed, then concerned Major Port Trust can propose to TAMP any other tariff fixed under 2008 “tariff guidelines in any other Major Port Trust which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification. Hence, PPT proposed to consider reference tariff of two most similar projects under one Port Trust viz- Kandla Port Trust.

As regards TAMP observation that the rates have been adopted of two different projects though of the same port i.e. KPT, it is to submit that even in PPT case, though it is one project, the proposal was earlier processed by TAMP by bifurcating the project into two components viz; (i) Containerized component berth and (ii) other clean cargo component berth and even allocating particular berth portion and equipment schedule separately to each of these components.

Thus, KPT rates of Multipurpose Berth (Case No. TAMP/35/2008-KPT, notified on 7th February 2013) and container berth (Case No. TAMP/43/2013-KPT, notified on 21st October, 2013) have been proposed for our project and performance standards have also been proposed in line with that of KPT.</td>
</tr>
<tr>
<td>(iii).</td>
<td>A comparative position of values of some of the key parameters/ facilities envisaged by PPT in its proposal vis-à-vis, the parameters relating to the two different projects of KPT is tabulated below:-

(A) For Container
<table>
<tr><th>Parameters</th><th>Approved in the Order No. TAMP/43/2013-KPT dated 04.10.2013 of KPT</th><th>Envisaged at PPT</th></tr>
<tr><td>Nature of the facility</td><td>dedicated container Terminal</td><td>Containers to be handled along with the other multipurpose cargo</td></tr>
<tr><td>Major Handling Equipment</td><td>Rail Mounted Quay Cranes (RMQCs)</td><td>100 tonne Harbour Mobile Cranes</td></tr>
</table>
</td>
<td>On the different parameters pointed out by TAMP in the Tables, the following are clarified.

a) The performance standard adopted for container handling and clean cargo handling at PPT for the present proposal are the same as notified for KPT in the order No. TAMP/43/2013-KPT dated 04.10.2013 of KPT and TAMP/35/2008-KPT dated 14.10.2008 of KPT. The productivity of the Harbour Mobile crane has also been taken as 25moves per hour in the present proposal. In this connection, the tariff schedule and performance standards of the present proposal may kindly be referred.

b)The TAMP guidelines do not prescribe adoption of reference Tariff of other ports only if capacities of the projects are similar. In fact,</td>
</tr>
</table>

		(HMCs)
Productivity	25 moves per hour	16 moves per hour

(B) For Multipurpose cargo

Parameters	Approved in the Order No. TAMP/35/2008-KPT dated 14.10.2008 of KPT	Envisaged at PPT
Capacity of the facility	1.5 MMTPA	2.77 MMTPA
Major Handling Equipment	2nos. of 25 tonne crane and 1no. of 50 tonne crane	100 tonneHarbour Mobile Cranes (HMCs)
Productivity	10000 tonnes per day	12500 tonne per day

From the above, it can be seen that the values of the parameters in the two different projects at KPT are significantly different from the project envisaged at PPT. The PPT has not given reasons how inspite of such a significant variation in the values of the parameters, the tariff of KPT are representative enough for the project envisaged at PPT for adopting the KPT rates from two different Orders.

Kolkata Port Trust has adopted the reference tariff of Vizag Container terminal, Chennai Port Trust has adopted the reference tariff of JNPT 4thContainer terminal and similarly, Kandla Port Trust has adopted the reference tariff of JNPT 4thContainer terminal though the capacity of the respective terminals are not similar.

(c) No two projects are similar in different ports in terms of capacity and equipment configuration. As such, as long as the performance standards are retained, it is justifiable for the concerned Port to propose to TAMP any other Tariff fixed under 2008 guidelines in any other Major Port Trust for the same commodity for adoption as reference tariff.

(iv)	Further, the PPT in its revised proposal dated 31 January 2014 has not furnished the proposed Performance Standards which may please be forwarded, as the same is to be notified by this Authority along with Reference Tariff. While doing so, the PPT may ensure that the proposed Performance Standards are in line with the performance standard notified for the tariff Orders adopted by the PPT.	The entire tariff schedule proposed for the subject project along with performance standards has been furnished.

8.1. The PPT vide its e-mail dated 18 February 2014 has made the following main submissions:

(i) The PPT had taken the available tariff of Aluminium Ingots at PPT, as the referred KPT tariff notification does not have the explicit mention of Aluminium Ingots.

(ii) On examining the issue, it is seen that the mode of handling of Aluminium ingots including its nature, type and size are similar to that of Iron & Steel finished products. The handling equipment for Aluminium Ingots are similar to that of Steel products and the output is in the range of notified output for steel products.

(iii) Hence, it is proposed to adopt the tariff and the performance standards for Aluminium Ingots similar to Steel products.

(iv) Thus, the tariff of ₹447.25 per MT and the performance standards of 4000 tonnes per day prescribed for Iron and Steel products may be prescribed for Aluminium Ingots.

8.2. Subsequently, the PPT vide its another e-mail dated 18 February 2014 has proposed some conditionalities relating to the Performance Standards.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following position emerges:

(i) This Authority had passed an Order No.TAMP/43/2009-PPT dated 19 January 2010 followed by review Order dated 31 March 2010 for fixation of upfront tariff for development of Multipurpose berth for handling clean cargo including containers at PPT based on the guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at Major Port Trust, 2008. All the cargo including containers were envisaged to be handled with 100 tonneHarbourMobile Cranes (HMCs).

(ii) Thereafter, based on a proposal filed by the PPT and following the tariff guidelines of 2013, this Authority has passed an Order No.TAMP/38/2013-PPT dated 30 August 2013 fixing indexed Reference tariff for the Multipurpose Berth based on the PPT upfront tariff rates approved in the year 2010.

(iii) Clause 2.2. of the Revised Tariff Guidelines of 2013, interalia, stipulates that in case no tariff has been fixed for a commodity at a major port trust or if the highest tariff fixed for a particular commodity in the concerned major port trust does not represent the project proposed to be developed, then concerned major port trust can propose to this Authority any other tariff fixed under 2008 tariff guidelines in any other major port trust, which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification.

(iv) On the ground that Reference tariff fixed in August 2013 in respect of PPT is low and the bidders have made representation that project may not be bankable at the notified reference tariff, the PPT has proposed to adopt the reference tariff fixed for the two different projects at Kandla Port Trust (KPT), i.e. for handling clean multipurpose cargo, the PPT has proposed adoption of upfront tariff of KPT Multipurpose berth and for handling containers, the PPT has proposed adoption of the Reference tariff of KPT Container terminal.

In this regard and in support of the approach adopted by the PPT and with reference to the significant variation in the values of parameters obtaining at two different projects at KPT and the proposed project at PPT, the PPT has sought to argue that the Authority in the past had allowed Kolkata Port Trust (KOPT) to adopt the Upfront tariff fixed for the Visakhapatnam Port Trust (VPT) container terminal and allowed Kandla Port Trust (KPT) and Chennai Port Trust (CHPT) to adopt the Upfront tariff fixed for the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) container terminal. In this regard, it is to be noted by the PPT that when the KOPT was allowed to adopt the VPT upfront tariff and the KPT was allowed to adopt the JNPT upfront tariff, neither the KOPT nor did the KPT had their own upfront tariff for a container terminal and therefore, as stipulated in the Guidelines, they were allowed to adopt the upfront tariff of VPT and JNPT respectively. Even in respect of CHPT which had its own upfront tariff for container terminal, the PPT should also note that based on the justification given by the CHPT then, as recorded in the relevant reference tariff order, the CHPT was allowed to adopt the JNPT upfront tariff, as stipulated in the 2013 guidelines. The reference tariff Orders passed in respect of KOPT, KPT and CHPT are in line with the stipulations contained in the 2013 tariff guidelines.

As regards the proposal filed by the PPT, it is relevant to mention here that if the reference tariff available at PPT is not representative enough for PPT, it can adopt the upfront tariff fixed for that commodity in any other major port trust, as stipulated in the revised 2013 guidelines. The project of PPT envisages handling of containers and clean multipurpose cargo. In the cases relating to fixation of upfront tariff disposed by this Authority so far, the upfront tariff has been fixed either for a dedicated container terminal or for a dedicated multipurpose cargo berth. In none of the major ports other than PPT, an upfront tariff has been fixed for handling of both containers and clean multipurpose cargo at the same facility. In view of the uniqueness of its project leading to an extraordinary situation warranting to adopt the rates from two different projects of a particular port, this Authority is inclined to approve the approach adopted by the PPT in this regard. As an abundant measure of caution, it is clarified that the approach adopted by the PPT for adoption of rates from two

different projects of a particular port on account of uniqueness of the project at PPT should not be cited as a precedent in fixation of Reference tariff at any other major port trust.

(v) With regard to PPT adopting the KPT container terminal rates for handling the containers at PPT, the following points are relevant to mention:

(a) In the proposed reference tariff schedule, the PPT has not proposed the definitions and the general terms and conditions forming part of the KPT Reference tariff Schedule. Further, the various conditionalities governing the levy of handling charges, storage charges, and miscellaneous charges are also not seen to have been proposed by the PPT. Since the PPT has proposed adoption of the Reference tariff Schedule of KPT, the definitions and the general terms and conditions and all other conditionalities forming part of the KPT Reference tariff Schedule are suitably incorporated in the Reference tariff Schedule of PPT in relation to the containers.

(b) The Revised Guidelines of 2013 stipulate that while adopting the Reference tariff, the tariff set under the Tariff Guidelines of 2008 shall be escalated to the extent of 60% of WPI per annum, as provided in the said guidelines for the period between 1st January of the year as prescribed in the relevant tariff order of this Authority under 2008 guidelines and 1st January of the subsequent relevant year when the Reference Tariff for the particular project in question is being notified.

The reference tariff for the KPT container terminal, which forms the basis for the Reference tariff for handling containers at PPT, was notified in October 2013. Incidentally, the reference tariff for the KPT container terminal was adoption of the upfront tariff fixed in the case of the JNPT container terminal following the 2008 upfront guidelines. The Reference Tariff Schedule of KPT specifically states that the base year of Wholesale Price Index (WPI) for indexation in the reference tariff rates approved in the said Order will be 1 January 2013. In the instant case of PPT, since the case is being finalized in the year 2014, the reference tariff for handling containers at PPT is to be indexed with reference to the indexation factor occurring between the year 2013 and the year 2014. In this regard, the indexation factor to be applicable for the year 2014 has not been firmed up due to non-availability of final wholesale price index figure (only provisional figures are available) for the months of November and december 2013. Therefore, the indexed reference tariff of KPT as of the year 2013 is prescribed in the case of PPT.

However, the adoption of the reference tariff pertaining to the year 2013 (based on the indexation factor as applicable for the year 2013) would not put the successful bidder of PPT at a disadvantageous position, as in the Reference tariff Schedule approved for PPT, it would be mentioned that the base year of Wholesale Price Index (WPI) for indexation in the reference tariff rates approved in the said Order will be 1 January 2013 and thus, the successful bidder's tariff would be fixed with reference to the base year of 2013 and that of the year in which he commences the operations.

(c) With regard to the performance standards for the containers, since the PPT has proposed adoption of the Reference tariff Schedule of KPT, the PPT has rightly adopted the performance standard of 25 moves per hour as prescribed in the case of the KPT container terminal. Thus, the PPT has envisaged achievement of 25 moves per hour at PPT based on the deployment of 100 tonne HMCs. The PPT is advised to incorporate this position suitably in its Bid document and thereafter in the Concession Agreement to be entered into by the PPT with the successful bidder.

The other performance standards prescribed by the PPT relating to Transit Storage dwell Time for Import and Export Containers, Turnaround Time for receipt/ delivery operation are also seen to be in line with the performance standards prescribed in the Reference tariff Schedule of KPT container terminal.

The conditionalities governing levy of the Performance standards are prescribed as proposed by the port.

(vi) With regard to PPT adopting the multipurpose cargo rate of KPT for handling the clean cargo at PPT, the following points are relevant to mention:

(a) In the proposed reference tariff schedule also, the PPT has not proposed the definitions and the general terms and conditions forming part of the KPT Multipurpose cargo tariff Schedule. Further, the various conditionalities governing the levy of handling charges, storage charges and miscellaneous charges are also not seen to have been proposed by the PPT. Since the PPT has proposed adoption of the Upfront tariff Schedule of KPT, the definitions and the general terms and conditions and all other conditionalities forming part of the KPT upfront tariff Schedule are suitably incorporated in the Reference tariff Schedule of PPT in relation to the multipurpose cargo.

(b) The Upfront tariff Schedule of KPT multipurpose cargo prescribes per tonne rates to handle (i). Foodgrains & Fertilisers, (ii). Thermal Coal, (iii). Coal (other than thermal coal), Limestone, Minerals, Sugar, Salt etc., (iv). Other dry bulk, (v). Steel and Bagged cargo and (vi). Timber Logs.

The PPT in its Reference tariff Schedule has proposed rates in respect of (i). Iron & Steel products, (ii). Aluminium Ingots, (iii). Pig Iron, (iv). Finished Fertilisers, (v). Food Grains and (vi). Sugar, by adopting the per tonne rate of KPT in the following manner:

Sl. no.	Adopted by the PPT	Reference to KPT upfront tariff Schedule
(i).	Iron & Steel products	Steel and Bagged cargo
(ii).	Aluminium Ingots	Steel and Bagged cargo
(iii).	Pig Iron	Other dry bulk
(iv).	Finished Fertilisers	Foodgrains & Fertilisers
(v).	Food Grains	Foodgrains & Fertilisers
(vi).	Sugar	Coal (other than thermal coal), Limestone, Minerals, Sugar, Salt

It is relevant to mention here that no rate for handling Aluminium Ingots has been prescribed in the KPT multipurpose cargo upfront tariff schedule. However, on the ground that the nature, type and size of Aluminum Ingots are similar to that of Iron & Steel finished products, the PPT has proposed adoption of the rate of Iron and Steel products for Aluminium Ingots also. The PPT has also stated that since the equipment proposed to be used for handling Aluminum Ingots are similar to that of Steel products, the output expected incase of Aluminium Ingots would also be in the range of the notified output for the steel products. Based on the justification furnished by the port and relying upon the judgment of the port to treat aluminum Ingots at par with the Iron & Steel products, the proposal of the PPT to prescribe the Reference tariff in respect of Iron and Steel products as the Reference tariff of Aluminium Ingots, is approved.

(c). While adopting the KPT tariff, the PPT has applied the indexation factor of 26.15% on the tariff caps approved for the multipurpose cargo berth at KPT vide Order of October 2008. This indexation factor is seen to be the indexation factor communicated by us to all the Major Port Trusts to be applicable for reference tariff fixed in the year 2013 with base WPI as on 1 January 2008. Since the case is being finalized in the year 2014, the reference tariff for handling multipurpose clean cargo at PPT is to be indexed with reference to the indexation factor occurring between the year 2008 and the year 2014. As stated earlier, the indexation factor to be applicable for the year 2014 has not been firmed up.

For the reasons stated earlier, the reference tariff for handling multipurpose clean cargo at PPT is prescribed based on the reference tariff derived based on the indexation factor as applicable for the year 2013, as has been done by the PPT. In this connection, the indexed Reference tariff determined by PPT, is found to be in order subject to minor corrections arising on account of rounding off of the rates in the tariff items. Such corrections have been carried out.

(d). Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it may not be unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard.

The PPT has proposed the Performance Standards in respect of Food grains & Fertilisers, Steel & Bagged Cargo, Other dry Bulk cargo and Others. The cargo items for which Performance Standards are proposed are not seen to match with the cargo items for which reference tariff has been proposed in the Reference tariff schedule by PPT. In the fixation of reference tariff so far, the cargo items for which Performance Standards are proposed generally match with the cargo items for which tariff has been proposed in the Reference tariff schedule. Based on the judgment of the PPT as brought out earlier, the Performance Standards in respect of Iron and Steel products are prescribed as the Performance Standard of Aluminium Ingots also. Thus, the Performance Standards are prescribed in respect of Iron & Steel products, Aluminium Ingots, Pig Iron, Finished Fertilisers, Food Grains and Sugar only.

The PPT has proposed the Performance Standards by prescribing the indicative norms at 7500 tonnes per day in case of Food grains & Fertilisers, 4000 tonnes per day each in respect of Steel & Bagged Cargo and Other dry Bulk cargo and 2500 tonnes per day in respect of Others.

As brought out in the factual portion of the note, the equipment profile envisaged at KPT multipurpose berth are 2 nos. of 25 tonne crane and 1 no. of 50 tonne crane, whereas, the PPT envisages deployment of 1 no. of 100 tonne Harbour Mobile Cranes (HMCs) to handle clean cargo. Inspite of the position that the operator at PPT would deploy a higher capacity HMC, the performance standards proposed by the port, are seen to be lower when compared with the productivity level considered in the upfront tariff fixation of KPT. The reason for adopting a lower productivity as the performance standard remains unexplained.

While approving the proposal of Cochin Port Trust for fixation of Reference tariff for Coal Handling Terminal and the proposal of Mumbai Port Trust (MBPT) for fixation of Reference Tariff for multipurpose off shore cargo terminal, it has come to the notice of this Authority that the Performance Standards proposed by the concerned Major Port Trusts in these two cases are significantly lower.

Clause 2.5 of the 2013 revised tariff guidelines stipulates that the Reference Tariff and Performance Standards notified by TAMP would be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. As per the said guidelines, on the achievement of the Performance Standards at the level incorporated in the Concession Agreement, the operator is eligible to seek upward revision upto 15% over the indexed reference tariff. Thus, achievement of Performance Standards to claim tariff hike is the fulcrum of the 2013 guidelines. The Performance Standard notified by this Authority based on the proposal of the Major Port Trusts would have a significant impact on the tariff to be levied by the Operator during the entire period of Concession Agreement, normally for the time horizon of 30 years. In view of this position of performance linked tariff envisaged in the 2013 guidelines, it is appropriate that the Major Port Trust carryout due diligence and take sufficient care while proposing Performance Standards at a reasonable level. Even if the Performance Standards proposed by port trust are lower than the handling rate considered in the calculation of optimal quay capacity, then as per the

2013 guidelines, the BOT operator will have the option of seeking tariff revision upto 15% over the indexed Reference Tariff on achieving the lower Performance Standards prescribed in the Concession Agreement without achieving any improvement in the performance. This perhaps may not serve the intended purpose for which the revised guidelines of 2013 are issued by the MOS linking achievement of performance to tariff hike.

In view of the above position, the MOS has been requested to advise all the Major Port Trusts to propose reasonable and achievable Performance Standards which should not be lower than the output (handling) rate considered in the optimal quay capacity calculation of the PPP project.

Accordingly, in the present case of PPT also, Performance Standards are prescribed based on output (handling) rate considered in the optimal capacity calculation of KPT (based on which the PPT has adopted the rates). Thus, the Performance Standards are prescribed at 4000 tonnes per day incase of Iron & Steel products, 4505 tonnes per day incase of Pig Iron, 10000 tonnes per day each incase of Finished Fertilisers and Food Grains and 7500 tonnes per day incase of Sugar. Further, for the reasons brought out earlier, the Performance Standard of 4000 tonnes per day in respect of Iron and Steel products are prescribed as the Performance Standard of Aluminium Ingots also.

However, in this connection it has to be appreciated that the productivity level envisaged at KPT and that being incorporated as performance standards for PPT is with reference to deployment of 2 nos. of 25 tonne crane and 1 no. of 50 tonne crane. If the successful BOT operator at PPT deploys 100 tonne HMCs, which has a higher handling capacity, he would be in a position to handle much more than the productivity envisaged in the performance standards and by adopting the higher rates of KPT, the chance of the operator at PPT making windfall gain in the future, cannot be ruled out. To avoid occurrence of such a scenario, it is felt appropriate to put a check on the equipment proposed to be deployed at the PPT facility. Accordingly, the PPT is advised to prescribe deployment of either 2 nos. of 25 tonne crane and 1 no. of 50 tonne crane (as per KPT) or a 60 tonne HMC or in its range (which may have a lower productivity when compared to a 100 tonne HMC) at the proposed facility at PPT. The PPT is advised to incorporate this position suitably in its Bid document and thereafter in the Concession Agreement to be entered into by the PPT with the successful bidder.

The PPT has not prescribed the conditionalities governing the performance standards for the various cargoes. Recognizing that clause 2.2. of the revised guidelines of 2013 requires this Authority to notify the Performance Standards, the Performance Standards as modified by us are notified along with the Reference Tariff Schedule.

(vii). With regard to the Berth hire charges, it is relevant to mention here that Reference tariff Schedule of KPT container terminal as well as the Upfront tariff Schedule of KPT multipurpose berth, prescribe separate berth hire charges. Out of the two berth hire charges available, the PPT has proposed to adopt the berth hire charges prescribed in the Upfront tariff Schedule of KPT multipurpose berth duly escalated by 26.15%. Incidentally, the said indexed rate is seen to be lower than the berth hire charge prescribed for the KPT container terminal in the year 2013. The judgment of the PPT to adopt the berth hire charges in the upfront tariff schedule of the KPT multipurpose berth is relied upon in the analysis.

(viii). With regard to the penal Berth hire charges, the PPT has proposed to adopt the penal Berth hire charges as prescribed in the Reference tariff Schedule of KPT container terminal, since the Upfront tariff Schedule of KPT multipurpose berth does not prescribe any penal berth hire charges. Since the proposed levy is penal in nature, the same is prescribed in the Reference tariff Schedule of PPT.

(ix). For the reasons explained earlier, the following General note is prescribed in the Reference tariff Schedule of PPT for automatic adjustment in tariff caps for every subsequent years:

"*The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2013 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31st March of the following year.*"

10.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

10.2. The modified Reference Tariff Schedule is attached as **Annex – I** and the Performance Standards for the multipurpose cargo berth at PPT as modified by us is attached as **Annex – II**.

10.3. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule as modified for the multipurpose cargo berth at PPT and notifies it alongwith the modified Performance Standards.

10.4. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the PPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects as agreed by the port.

11.1. From the date of Commercial Operation (Cod) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

11.2. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

11.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the PPT on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

11.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

11.5. After considering the views of the PPT, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

11.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

11.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal

along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

11.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

11.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

11.10. The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to this Authority from time to time.

11.11. This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from the PPP operator about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. Authority's decision in this regard would be final.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[AdVT. III/4/Exty./143/13]

Annex - I

PARAdIP PORT TRUST

REFERENCE TARIFF SCHEdULE FOR THE MULTIPURPOSE CARGO BERTH.

CHAPTER 1 – dEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONdITIONS

1.1. dEFINITIONS – GENERAL

(i). **"Coastal vessel"** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.

(ii). **"Foreign-going vessel"** shall mean any vessel other than Coastal vessel.

(iii). **"FCL"** means Containers said to contain Full Container Load.

(iv). **"LCL"** means Containers said to contain Less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer/exporter).

(v). **"Hazardous container"** means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.

(vi). **"Import container"** means a container discharged from one vessel, stored in container yard and transported out through Road or Train.

(vii). **"Export container"** means a container arrived by road or Train, stored in container yard and loaded on the assigned vessel.

(viii). **"Port area"** means the custom bound area / Port operational Area of the Port.

(ix). **"Normal Container"** shall mean general type containers, not falling under special categories mentioned subsequently.

(x). **"Reefer Container"** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.

(xi). **"Hazardous Container"** shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO.

(xii). **"Transshipment Container"** shall mean a container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported through other vessel.

(xiii). **"Over dimensional Container"** shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard container and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.

(xiv). **"Shut out Container"** shall mean a container which enters into the port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number, i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever, then the container is termed to be a shutout container.

(xv). **"Back to Town Container"** shall mean a container entering the port for export but unable to be exported for whatever reason and taken back to town."

(xvi). "**VIAN**" means Vessel Identification Advise Number.

(xvii). "**Per day**" means per calendar day unless otherwise stated.

1.2. <u>GENERAL TERMS & CONdITIONS</u>

(i)(a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading License can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.

(b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by the director General of Shipping.

(c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.

(d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.

(e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.

(ii). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.

(iii). Vessel related charges shall be levied on Ship-owners/Steamer Agents.

(iv). (a). The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.

(b). The container related charges for all Coastal should not exceed 60% of the normal container related charges.

(c). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.

(d). For the purpose of this concession, container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.

(e). The charges for coastal containers / vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.

(v). Interest on delayed payments / refunds:

(a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the operator shall pay penal interest on delayed refunds.

(b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI). The penal interest rate will apply to both the operator and the port users equally.

(c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.

(d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.

(vi). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

CHAPTER 2 –CONTAINER RELATEd CHARGES

2.1. GENERAL TERMS ANd CONdITIONS:

(i). A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.

(ii). Containers less than and up to 20' will be reckoned as one TEU (Twenty Equivalent Unit) and more than 20' and up to 40' will be reckoned as one FEU (Forty Equivalent Unit) for the purpose of tariff.

(iii). All charges for containers more than 20' in length and up to 40' in length will be 150 per cent of the applicable charges prescribed.

(iv). Containers other than that of standard size requiring special devices/slings/handling will be charged twice the applicable rates. Such containers will also include damaged containers and any other type requiring special devices.

2.2. CONTAINER RELATEd CHARGES.

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerized cargo passing through the port.

a. <u>Handling Charges</u>

Normal Containers

Sl. No.	description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	3755.04	3032.92	2253.03	1819.75
2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICd Container Rail only)	1877.52	1877.52	1877.52	1877.52
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	577.70	577.70	577.70	577.70

Reefer Containers

Sl. No.	description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	3755.04	3032.92	2253.03	1819.75
2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICd Container Rail only)	1877.52	1877.52	1877.52	1877.52
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	577.70	577.70	577.70	577.70

Hazardous Containers

Sl. No.	description	Rate in ₹	
		Foreign Container	Coastal Container
		Loaded	Loaded
1	From Ship to container yard or vice versa	4694.65	2817.13
2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICd Container Rail only)	2346.48	2346.48
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	722.12	722.12

TranshipmentContainers

S. No.	description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	1 – 3000 TEUs	4332.74	3755.04	2599.64	2253.03
2	3001 – 6000 TEUs	4043.89	3466.2	2426.33	2079.72
3	6001 – 9000 TEUs	3755.04	3177.34	2253.03	1906.4
4	Thereafter.	3466.2	2888.49	2079.72	1733.1

Notes

(i). Rate is based on total TEUs brought by the Shipping Lines or agents in the same financial year.

(ii). A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.

Over dimensional Cargo Containers

Sl. No.	description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	7510.09	6065.83	4506.05	3639.5
2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICd Container Rail only)	3755.04	3755.04	3755.04	3755.04
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	1155.4	1155.4	1155.4	1155.4

Note: The consolidated charges as above include the following elements, viz. stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, wharfage on tare weight of containers, wharfage on containerized cargo, transportation and contribution towards railway infrastructure.

b. <u>dwell time charges for container, stored in the port premises:</u>

Sl. No	Particulars	Rate per container per day or part thereof (In ₹)		
		Upto 20' in length	Over 20' upto 40' in length	Above 40' in length
1	Non-ICd/ CFS Import – loaded			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.2	2182.4	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
2	Non - ICd/ CFS Import - Empty			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.2	2182.4	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
3	Non - ICd/ CFS Export - Loaded			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02

Sl. No	Particulars	Rate per container per day or part thereof (In ₹)		
		Upto 20' in length	Over 20' upto 40' in length	Above 40' in length
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.2	2182.4	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
4	Non - ICd/ CFS Export - Empty			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.2	2182.4	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
5	CFS Import loaded - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.2	2182.4	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
6	CFS Import empty - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.2	2182.4	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
7	CFS Export loaded - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.2	2182.4	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
8	CFS Export empty- moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.2	2182.4	3273.59

Sl. No	Particulars	Rate per container per day or part thereof (In ₹)		
		Upto 20' in length	Over 20' upto 40' in length	Above 40' in length
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
9	ICd Import and Export loaded or empty - moved by rail			
	First 5 days	Free	Free	Free
	6-15 days	917.11	1834.22	2751.33
	16-30 days	1835.48	3670.97	5506.45
	Thereafter	3670.97	7341.93	11012.9
10	Transshipment - Loaded			
	First 15 days	Free	Free	Free
	16-30 days	1835.48	3670.97	5506.45
	Thereafter	3670.97	7341.93	11012.9
11	Transshipment - Empty			
	First 7 days	Free	Free	Free
	8-15 days	1091.2	2182.4	3273.59
	Thereafter	3670.97	7341.93	11012.9

Notes:

(i). The total storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of shipment/delivery/date of removal of the container and includes Sundays and Holidays but excludes Custom notified holidays and port non-working days.

(ii). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch locally or to the container freight station for destuffing/stuffing shall loose the concessional dwell time as prescribed in Item (4) above. dwell time charges for such containers shall be recovered at par with import containers as prescribed in item no. 1 or 2 as applicable.

(iii). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICd shall be treated as other ICd containers for the purpose of levy of dwell time charges fees and shall be charged at the rates in item (4) above. In such cases additional shifting charge will be applicable for movement of container to container yard to ICd yard.

(iv). A container from foreign port landing at the container terminal for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% of that prescribed for coastal category.

(v). Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICd will enjoy the free period applicable to normal import container only. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of container from container yard to ICd yard.

(vi). The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/delivery.

(vii). Over high and over dimensional containers shall attract thrice the normal applicable charges.

(viii). Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.

(ix). In case of stuffing the containers inside the port, the dwell time charges will be applicable as follows:

(a). Prior to stuffing, dwell time charges as applicable to empty containers will be charged.

(b). Free period and dwell time charges as applicable to loaded export containers will be charged from the day following the day of completion of stuffing and intimation to Port.

(x). In the case of auction containers, after the auction is over, the empty containers will attract the dwell time charges as empty containers from the following day the destuffing is completed.

(xi). The storage charges shall not accrue for the period during which the Terminal is not in a position to deliver containers for reasons attributable to it when requested by the user.

(xii). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall believe up to the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following:

(a). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.

(b). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,

(i). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and

(ii). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.

(c). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing of cargo.

(d). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

c. <u>Charges for miscellaneous services rendered to the container vessels:</u>

Reefer Monitoring and Connection

Sl.No	Particulars	Rate in ₹			
		Foreign going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Additional charges per 4 hours or part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers	281.66	281.66	281.66	281.66

Note: Additional electricity charge at the prescribed rates will be applicable in case of Reefer Containers also

Other Services Rendered

Sl. No.	Particulars	Rate in ₹			
		Foreign going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Shifting of containers from one yard to another yard within the terminal for customs inspection or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery.	2432.46	2432.46	2432.46	2432.46
2	Additional service charges for stacking containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.	286.10	286.10	286.10	286.10

Opening of Hatch Cover and replacing it

Sl. No.	Particulars	Rate in ₹	
		Foreign going Vessel	
		Loaded	Empty
1	When placing it on the Quay	4225.48	2535.29
2	Without placing it on the Quay	1689.94	1013.97

Note: If only one operation is carried out, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

One Hatch to another Hatch or within the Same Hatch

Sl. No	description	Rate per TEU (₹)			
		Foreigngoing	Coastal	Foreigngoing	Coastal
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	1408.3	1408.3	844.98	844.98
2	Other than (a) mentioned above	5633.77	5633.77	3380.26	3380.26

CHAPTER 3 – CARGO RELATEd CHARGES

The cargo handling charges shall be payable on the manifested cargo directly by the importer of cargo at the rates specified below:

a. Handling Charges

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in ₹ (Foreign)	Rate in ₹ (Coastal)
1	Iron &Steel products and Aluminium Ingots	Ton	447.25	268.35
2	Pig iron	Ton	397.32	238.39
3	Finished fertilizers	Ton	238.65	143.19
4	Food grains	Ton	238.65	143.19
5	Sugar	Ton	178.89	107.34

Note:

The handling charges prescribed above is a composite charge for (i) unloading of the cargo from the vessel including stevedoring and transfer of the same up to the point of storage, storage at the stack yardup to a free period of 5 days and loading on to trucks in respect of import cargo and (ii) unloading of the cargo from the trucks at the stack yard, storage at the stack yard up to a period of 15 days, transfer the cargo to the loading point and loading on to the ship including stevedoring. This composite charge includes wharfage and supply of labour, wherever necessary.

b. Storage charges after free period:

The storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period allowed shall be as below:

(i). Import Cargo

(Rate in ₹per MT per day)

Sl. No	Commodity	Rate for 6th – 12th day	Rate for 13th -19th day	Rate for 20th day onwards
1	All types of Multipurpose cargo	12.62	18.92	25.23

(ii). Export cargo

(Rate in ₹. per MT per day)

Sl. No.	Commodity	Rate for 16th – 22nd day	Rate for 23rd – 29th day	Rate for 30th day onwards
1	All types of Multipurpose cargo	12.62	18.92	25.23

Notes:

(i). Five free days for import cargo and fifteen free days for export cargo shall be allowed. For the purpose of calculation of free period, Customs notified holidays and Terminal's non-working days shall be excluded.

(ii). Storage charges shall be payable for all days including Terminal's non- working days and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.

(iii). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

c. Miscellaneous charges

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in (₹)
1	All types of Multipurpose cargo	Per Ton	19.63

The miscellaneous charges prescribed above is a composite charge for provision of all miscellaneous services such as sweeping of cargo on the wharf, weighment of cargo, dust suppression etc.

CHAPTER 4 - VESSEL RELATEd CHARGES.

a. Berth Hire Charges

Sl. No	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign Going Vessel (in ₹)	Coastal Vessel (in ₹)
1	All Vessels	1.236	0.744

Notes:

(i). The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupies the berth.

(ii). Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.

(iii). No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator.

(iv). (a). Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.

(b). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation.

(c). The master/agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.

b. Penal Berth Hire Charges

Sl.No	Description	Rate per GRT in ₹
1	Up to 6 hrs.	12.62
2	above 6 hours but up to 12 hours	18.92
3	Above 12 hrs.	37.85

Notes:

(i). The Penal berth hire charges as mentioned above shall be levied in addition to berth hire charges beyond 2 hours.

(ii). Penal berth hire charges mentioned above shall not be leviable if the idling of vessel is attributable to the terminal or port or due to adverse tidal conditions or bad weather and rain resulting in stoppage of operation.

(iii). (a). There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply; berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail. The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favorable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.

(b). There shall be a "penal berth hire" equal to one day's berth hire charges for a false signal.

(c). The Master / Agent of the vessel shall signal readiness to fail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.

(d). The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions.

CHAPTER 5 - GENERAL NOTE

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January, 2013 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March, of the following year.

- - - - -

Annex - II

PERFORMANCE STANdARdS

a. Containers

Sl. No	Performance Standard	
1	Gross Berth Output	25 Moves / Crane / hour
2	Transit Storage dwell Time for Containers	
	Import	2 days
	Export	4 days
3	Turnaround Time for receipt / delivery operation	
	Trailer for Containers (Single operation)	2 hours
	Trailer for Containers (double operation)	4 hours
	Rake for ICd Containers (Single operation)	6 hours
	Rake for ICd Containers (double operation)	12 hours

b. Multipurpose Cargo

Cargo Category	Indicative Norms
Iron & Steel products and Aluminium Ingots	4000 tonnes per day
Pig Iron	4505 tonnes per day
Finished Fertilisers	10000 tonnes per day
Food Grains	10000 tonnes per day
Sugar	7500 tonnes per day

Transit Storage dwell Time

The Transit Storage dwell Time of Break Bulk cargo shall be calculated in the same manner as calculated for container in the terminal. The Transit Storage dwell Time for Break Bulk Cargo is the sum of time of each unit of cargo that remains in the Port in a month divided by the number of cargo units handled during that month in the terminal. To further clarify, the time the break bulk cargo remains in the port will commence from the date and time of landing till the date and time of exit from the Port in case of import and for export from the date and time the cargo entered the Port area till the date and time of the shipment.

Import

S.No	description	Transit Storage dwell Time
1	Other Clean Cargo (at stack yard)	10 days after date of completion of vessel's discharging operation

Export

S.No	description	Transit Storage dwell Time
1	Other Clean Cargo (at stack yard)	10 days after date of completion of vessel's discharging operation

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard will be 10%

Turn around Time for receipt/delivery operation:

The Turnaround Time for receipt/delivery operation shall be the sum of time taken for loading/unloading of cargo divided by the number of trucks/trailers/rakes deployed, as the case may be, in a month. Further, in case the truck/trailer/rake does both unloading and loading operations on a single entry into the terminal, the time allocated shall be doubled for those trucks/trailers/rakes.

S.No	description	Time
1	(i) Truck for conventional cargo (Single operation)	4 hours
2	(ii) Truck for conventional cargo (double operation)	8 hours

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard will be 10%

Performance Evaluation and calculation of liquidated damages:
Performance evaluation shall be made on a quarterly review of the reports furnished by the Concessionaire and/or the records of the Concessionaire and/or by an enquiry by the Concessioning Authority. The Concessionaire shall be liable to pay liquidated damages determined at the rate of 1% (one per cent) of the Gross Revenue of the respective quarter for every shortfall of 10% (ten per cent) in the average performance which shall be assessed in the following manner.

Each Performance Standard is calculated as an average in the manner indicated above. The actual average performance vis-à-vis a standard will be evaluated against the prescribed standard. The shortfall will be computed as a percentage of the prescribed standard. The shortfall in respect of each performance standard will have a weightage assigned to it. The overall shortfall in average performance shall be assessed as the aggregate of the weighted shortfalls in respect of each of the performance standards. For example, if there is a shortfall in Gross Berth Output by x%, Transit Storage dwell Time by y% and Turn round time for receipt/delivery operations by z% and the weightage assigned to such shortfalls is 0.7, 0.2 and 0.1 respectively, then the overall shortfall in average performance will be (0.7x + 0.2 y + 0.1 z)%.

Printed by the Manager, Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, delhi-110054